

АВТОМОБИЛЬ И РОССИЯНЕ: ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТНОГО ПОВЕДЕНИЯ

DOI: 10.19181/vis.2025.16.1.7

EDN: PWDFPL



Жизненный цикл домохозяйств и поколенческие различия как факторы владения личным автомобилем

Ссылка для цитирования: Кулакова Т. В., Моисеева М. А., Решетова Е. М., Шулика Ю. Е. Жизненный цикл домохозяйств и поколенческие различия как факторы владения личным автомобилем // Вестник Института социологии. 2025. Том 16. № 1. С. 113–136. DOI: 10.19181/vis.2025.16.1.7; EDN: PWDFPL.

For citation: Kulakova T. V., Moiseeva M. A., Reshetova E. M., Shulika Yu. E. Household life cycle and generational differences as factors in personal automobile ownership. *Vestnik instituta sotziologii*. 2025. Vol. 16. No. 1. P. 113–136. DOI: 10.19181/vis.2025.16.1.7; EDN: PWDFPL.



SPIN-код: 8308-1569

Кулакова Татьяна Владимировна¹

¹НИУ «Высшая школа экономики»,
Москва, Россия

tkulakova@hse.ru



SPIN-код: 3186-5872

Моисеева Мария Александровна¹

¹НИУ «Высшая школа экономики»,
Москва, Россия

mamoiseeva@hse.ru



SPIN-код: 9030-2737

Решетова Екатерина Михайловна¹

¹НИУ «Высшая школа экономики»,
Москва, Россия

ekaterina.ddms@mail.ru



SPIN-код: 2613-3120

Шулика Юлия Евгеньевна¹

¹НИУ «Высшая школа экономики»,
Москва, Россия

yshulika@hse.ru

Аннотация. В статье рассматриваются межпоколенческие изменения во владении личным автотранспортом, что стало возможным с накоплением достаточных массивов лонгитюдных данных. Экономические условия, культурные особенности и технологические изменения влияют на то, как каждое поколение воспринимает и использует автомобили. Анализ этих факторов помогает лучше понять неравенство возможностей имеющих и не имеющих автомобиль домашних хозяйств прошлых и нынешнего поколений. В настоящий момент в отечественной литературе нет лонгитюдных исследований межпоколенческих различий во владении автомобилями в домашних хозяйствах. Авторы ставят задачу восполнить этот недостаток знаний. Межстрановой сравнительный анализ уровня автомобилизации сообразно возрастным когортам (поколениям) показал, что различия в уровне автомобилизации внутри когорт между странами или регионами внутри одной страны могут быть объяснены историческим аспектом автомобилизации, уровнем экономического развития, разницей в доходах между поколениями. С учетом динамично растущей автомобилизации в России возникает исследовательский вопрос: как меняется обеспеченность личными автомобилями в домашних хозяйствах Российской Федерации с течением времени и в зависимости от поколения. Исследование ставит перед собой цель выявить различия в уровне обеспеченности личными автомобилями по возрастным группам и между поколениями на примере российского общества. В ходе исследования авторами были проанализированы данные о наличии личного автомобиля у российских домашних хозяйств, полученные из Российского мониторинга экономического положения и здоровья населения (РМЭЗ) НИУ ВШЭ и Всероссийского обследования домохозяйств по потребительским финансам, организованного Минфином России в 2013–2020 гг. и Банком России в 2022 г. С помощью ретроспективного метода, приводящего поколения к единому возрастному уровню, авторами исследованы межпоколенческие различия во владении автомобилями. Показана динамика изменения доли домохозяйств, имеющих автомобиль в распоряжении, в разных поколениях и на разных этапах жизненного цикла, а также в зависимости от места проживания. Выявлена тенденция к отказу от личного автомобиля среди молодых людей. Установлено, что на это оказывают влияние практика каршеринга, а также качество и доступность муниципального транспорта в городах, особенно крупных. При этом уровень владения частным автотранспортом в сельской местности после 2010 г. существенно повысился и в настоящее время превышает городской.

Ключевые слова: социология, автомобиль, частный автотранспорт, домохозяйства, возрастные когорты, межпоколенческие различия, лонгитюдные исследования, РМЭЗ НИУ ВШЭ, ОФД Минфина России

Введение

Межпоколенческие изменения в потреблении стали распространенным предметом исследований в различных дисциплинах в последние годы. В исследованиях, посвященных вопросам транспорта, особое внимание уделяется поколенческим изменениям во владении автомобилями: как изменялась обеспеченность домохозяйств автомобилями с течением времени и в контексте социально-экономического развития общества. Экономические условия, культурные особенности и технологические изменения влияют на то, как каждое поколение воспринимает и использует

автомобили. Анализ этих факторов помогает лучше понять неравенство возможностей имеющих и не имеющих автомобиль домашних хозяйств прошлых и нынешнего поколений.

Одной из широко используемых концептуальных рамок для изучения поколений в социальных науках является комбинация возраста, периода времени и когорты [18]. Когортный анализ имеет практическую значимость при прогнозировании автомобилизации, так как позволяет понять, каким образом различные поколения принимают решение о покупке автомобиля, изучить исторические данные о владении автомобилями в домохозяйствах. При прогнозировании когортный анализ позволяет учитывать и демографические изменения, такие как старение населения или миграционные процессы.

Динамику опубликованных научных работ по теме владения автомобилем, в том числе с использованием когортного анализа, демонстрирует рисунок 1. В среднем в период 2001–2024 гг. доля публикаций (статей, глав в монографиях, докладах) по автомобилизации методом составления поколенческих когорт составляла 8%, в 2018 г. – 11%.

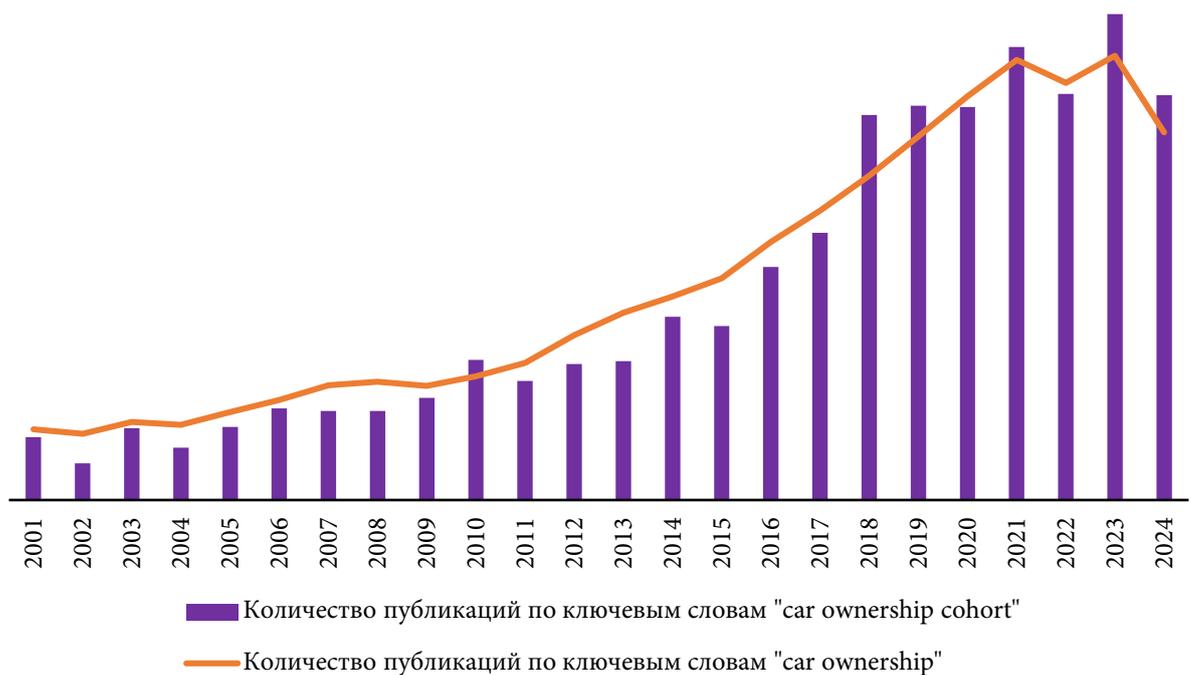


Рис. 1. Количество публикаций, посвященных теме владения автомобилем, в том числе с использованием когортного анализа, составлено по данным базы Scopus

Figure 1. Dynamics of publications devoted to car ownership, including cohort analysis, compiled according to Scopus database

Примечательно, что 43% исследований за анализируемый период на эту тему были опубликованы по социальным наукам, 13% – по экономическим (см. рис. 2). Разработанный в середине XX в. когортный анализ способен наглядно показать, как меняется с течением времени поведение разных групп людей.



Рис. 2. Количество и доля публикаций, посвященных теме владения автомобилем и анализу когорт, в разбивке по направлениям исследований, составлено по данным базы Scopus

Figure 2. The number of publications devoted to the topic of car ownership and cohort analysis by research areas, compiled according to the Scopus database

Согласно проведенному в 2014 г. исследованию транспортного поведения населения РФ, на автомобильные поездки приходится 34% от общего числа всех перемещений, включая пешеходные [4]. При этом в анкету был включен следующий вопрос: «Для одних автомобиль – предмет первой необходимости, другие в принципе могут без него обойтись. К каким людям, к первым или вторым, Вы скорее относитесь?». Итоговое распределение приобрело следующий характер: 64% респондентов отнесли себя к первой группе и лишь 34% – ко второй, однако нет оснований полагать, что полученное распределение валидно для всех возрастных групп респондентов.

Для сравнения по данным обследования перемещений домохозяйств, проведенного Федеральной ассоциацией автомагистралей, в США в 2022 г. с учетом пеших перемещений примерно девять из десяти поездок были совершены на автомобиле, внедорожнике, пикапе или фургоне¹. По результатам другого опроса, учитывающего такси и каршеринг, на поездки на личном автомобиле в 2022 г. приходилось около 73% от всех перемещений². В странах Европейского союза доля поездок на личном автомобиле немного ниже – в среднем около 64%, 10% ежедневных поездок совершаются на общественном транспорте, в то время как на пешие перемещения и поездки на велосипеде приходится 18 и 6% соответственно³.

¹ Statista. U.S. Residents Rely on Individual Motorization for Trips. URL: <https://www.statista.com/chart/33106/estimated-share-of-selected-transportation-modes-in-all-us-person-trips/> (дата обращения: 17.03.2025).

² Statista. Cars Still Dominate the American Commute. URL: <https://www.statista.com/chart/18208/means-of-transportation-used-by-us-commuters/> (дата обращения: 17.03.2025).

³ Study on New Mobility Patterns in European Cities. URL: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2022-12/2022%20New%20Mobility%20Patterns%20in%20European%20Cities%20Task%20A%20Executive%20summary.pdf> (дата обращения: 17.03.2025).

В этой связи исследовательский вопрос можно сформулировать так: как меняется обеспеченность личными автомобилями в домашних хозяйствах Российской Федерации с течением времени и в зависимости от поколения, к которому принадлежит домохозяйство?

Таким образом, цель настоящего исследования заключается в выявлении различий в обеспеченности личными автомобилями по возрастным группам и между поколениями в российском обществе.

О когортном подходе для анализа обеспеченности личными автомобилями

Как было отмечено ранее, когортный подход¹ широко применяется при анализе автомобилизации в зарубежных научных исследованиях.

Когорты для анализа автомобилизации формируются посредством группировки домохозяйств на основании года рождения главы домохозяйства (или референтного лица). Эти когорты отслеживаются с течением времени в ходе последовательных непрерывных ежегодных обследований с использованием 5–10-летних диапазонов.

Когортный анализ сосредоточен на исследовании владения автомобилем на уровне домохозяйств, но учитывает характеристики того индивида, который был выбран для участия в обследовании, демографические характеристики других членов домохозяйства редко принимаются во внимание [13].

Опираясь на сходство профилей жизненного цикла индивидов, относящихся к различным когортам, нами используется схема анализа, основанная на аддитивном эффекте² влияния возраста индивида и его поколения.

Когортный подход позволяет сравнивать уровень автомобилизации разных поколений, проходящих через аналогичные стадии жизненного цикла. Для наглядности подхода используются графики [13, с. 812], на которых по горизонтальной оси показан возраст главы домохозяйства, а по вертикальной оси – среднее количество автомобилей, принадлежащих или используемых одним домохозяйством. Линии на графике представляют изменение среднего количества автомобилей в разных когортах с увеличением возраста главы домохозяйства.

Когортный подход имеет ряд преимуществ. Он учитывает динамическую неоднородность поведения индивидов и эндогенизирует процесс автомобилизации. Наконец, его использование для долгосрочных прогнозов основывается на вполне надежных переменных (демографические прогнозы достаточно стабильны).

¹ Когорта – связанная группа лиц, имеющих общие характеристики или сходный опыт в течение определенного промежутка времени.

² Аддитивный эффект – это комбинированный эффект двух факторов, равный сумме эффектов от действующих независимо друг от друга факторов.

Средние показатели когорты по владению автомобилем, доходу и другим данным за каждый год могут рассматриваться как набор данных для наблюдения в панели. Как показано в работах [11; 12], эта «псевдопанельная» методология, построенная преимущественно на основе ежегодных исследований расходов домохозяйств, обеспечивает полезную основу для изучения поведения домашних хозяйств относительно владения автомобилем, особенно в отсутствие достоверных панельных данных. Самое главное, что, используя наблюдение за конкретными группами населения в течение некоторого времени, можно выявить динамику обеспеченности населения личным автотранспортом.

Лонгитюдное исследование позволяет выявить влияние на поведение опрашиваемых лиц трех взаимосвязанных временных показателей. Это:

а) *возраст*, который указывает на важность этапа жизненного цикла через влияние биологических изменений на потребности и склонности. Различные потребности и ограничения характеризуют каждый этап жизненного цикла. Однако следует иметь в виду, что возраст является несовершенным показателем стадии жизненного цикла. Отдельные люди (или семьи) могут достигать одной и той же стадии в разном возрасте, не все индивиды проходят те или иные фазы развития, например, замужество и рождение детей [16];

б) *поколение (или когорта)*, которое определяет поведение индивидов, родившихся в один и тот же период, следовательно, имеющих схожий жизненный опыт, и, таким образом, позволяет учитывать дифференцированный доступ к автомобилю и его использованию (социальное распространение автомобиля с повышением уровня жизни, наличие водительских лицензий и т. д.);

в) *период исторического развития*, который отражает влияние глобального социально-экономического контекста (уровни доходов и цен), предложения и новых потребительских привычек, таких как увлечение дизельными или электрическими автомобилями, или определенными типами транспортных средств (например, внедорожниками или компактными городскими автомобилями).

Оценка влияния стадии жизненного цикла показывает изменение обеспеченности личным автотранспортом с возрастом главы домохозяйства. Введение эффектов поколений позволяет рассматривать данный аспект в исторической перспективе, принимая во внимание эффекты автомобилизации общества, связанные с изменениями образа жизни, институциональных ограничений, потребностей населения или характеристик предложения. Наконец, учет временных эффектов позволяет измерить влияние временных или постоянных изменений в глобальной экономической среде на поведение пользователей.

Межстрановой сравнительный анализ уровня автомобилизации в разрезе разных поколений

Анализ множества зарубежных исследований автомобилизации в разрезе поколений позволил выявить две глобальные закономерности.

Во-первых, существует *эффект «жизненного цикла»*. Этот эффект отражает следующую закономерность: владение автомобилем начинается на относительно низком уровне и быстро возрастает с увеличением возраста главы домохозяйства [14] до тех пор, пока главе домохозяйства не исполнится примерно 50 лет, а затем уменьшается [13]. Частично это явление объясняется уровнем доходов: в возрасте от 35 до 50 лет доходы домохозяйств и частота владения автомобилем увеличиваются, в то время как примерно после 50 лет и доходы, и владение автомобилем начинают снижаться [13]. Действительно, максимальный уровень владения автомобилем среди домохозяйств приходится на конец профессиональной жизни их главы, что часто соответствует максимальному уровню дохода.

Доход имеет высокую корреляцию с возрастом. Это сводится к предположению, что доходы растут одинаковыми темпами для всех когорт. Таким образом, различия между когортами проявляются только через пересечение эффектов возраста и поколения.

На примере поколения 1936–1940 гг. во Франции, Японии, Великобритании, США, Нидерландах, Польше и Италии графически показано, как меняется количество автомобилей в домохозяйстве на протяжении жизненного цикла [8].

Динамика среднего количества автомобилей на одного взрослого в разбивке по поколениям¹ домохозяйств демонстрирует различия в уровнях автомобилизации в зависимости от возраста главы домохозяйства: количество автомобилей на одного взрослого увеличивается и достигает максимума, когда глава домохозяйства находится в возрасте от 45 до 49 лет во Франции [8], Великобритании и США, около 55 лет в Италии, Нидерландах и Польше, а также около 60 лет в Японии. Этот максимум составляет около 1,7 автомобиля на домохозяйство в США, 1,4 – в Италии, 1,3 – в Великобритании и Японии, 1,2 – во Франции, 1,1 – в Нидерландах и чуть менее 0,4 в Польше.

Затем этот показатель снижается (снижение происходит быстрее после достижения возраста 55–59 лет). В пожилом возрасте количество автомобилей на домохозяйство примерно одинаково во Франции, Японии и Великобритании около 0,8 – в возрасте 70–74 лет и 0,7 – в возрасте 75 лет и старше [8].

Владение несколькими автомобилями (мультимоторизация) также является частью эффекта «жизненного цикла». Это особенно распространено в семьях, где возраст главы домохозяйства составляет 40 лет и более, и частично объясняется тем, что в таком домохозяйстве взрослые дети уже успевают приобрести свой первый автомобиль, все еще продолжая жить со

¹ Наблюдения относятся к 1980, 1985, 1990 и 1995 гг.

своими родителями [12]. В домохозяйстве наблюдается рост числа автовладельцев до тех пор, пока референтное лицо домохозяйства не достигнет возраста примерно 50–55 лет, что соответствует максимуму. Затем наблюдается постепенное снижение числа автовладельцев [9] в домохозяйстве.

Эффект жизненного цикла преимущественно отражает различия в доходах, размере и составе домохозяйства в течение жизненного цикла [17]. Как реальный доход (измеряемый общими еженедельными расходами в постоянных ценах), так и количество взрослых членов домохозяйств (в возрасте управления автомобилем) увеличивается в течение жизненного цикла, пока глава его не достигнет 50-летнего возраста и после этого снижается – та же тенденция, что и в отношении владения автомобилями.

По достижении главой домохозяйства 50–55 лет снижаются также реальные доходы и число взрослых индивидов в домохозяйстве, главным образом, по мере того как ставшие взрослыми «дети» покидают дом. Это не полностью согласуется с тенденциями владения автомобилями: число автовладельцев снижается только 10 лет спустя. Объяснение этого явления заключается в том, что владение автомобилем определяется не размером домохозяйства как таковым, а скорее возрастной структурой домохозяйства [12]. Более низкий уровень владения автомашиной среди пожилых когорт, вероятно, отражает их трудовой статус и жизненный цикл (в основном отсутствие детей-иждивенцев), и, как следствие, меньшую потребность в более высоком уровне мобильности, обеспечиваемом владением несколькими транспортными средствами.

Во-вторых, существует эффект «поколения»: в одном и том же возрасте главы домохозяйства владение автомобилем выше у более молодых, чем у более старших когорт [12]. Старшие поколения имеют значительно более низкий уровень владения автомобилями, и особенно это касается людей, которые выросли до автомобильного бума [9]. Старшие поколения (особенно родившиеся до Великой Отечественной войны) совершают значительно меньше поездок на автомобиле.

Эти различия могут быть объяснены, по крайней мере частично, дифференцированным доступом к автомобилю для разных поколений в одном и том же возрасте главы домохозяйства. Как правило, более молодые поколения имеют более простой доступ к автомобилю в силу демократизации автомобилестроения: автомобиль стал доступен в принципе, а также появились разнообразные программы льготного кредитования для приобретения автомобиля и т. п.

Также эффект «поколения» может быть объяснен ростом доходов за последние десятилетия: в одном и том же возрасте доходы, как правило, выше для более молодого, чем для старшего поколения.

Эта разница между поколениями, однако, сокращается для самых последних поколений [12]. Прослеживается тенденция к сокращению использования автомобилей молодыми поколениями.

Максимальный уровень использования автомобиля достигается поколениями 1946–1955 гг. и 1956–1965 гг. рождения, в то время как более молодые поколения (1966–1975 гг., 1976–1985 гг., 1986–1992 гг., осо-

бенно поколение 2000-х гг.), владеют меньшим количеством транспортных средств в расчете на домохозяйство (при прочих равных условиях), а также значительно реже его используют. Однако эти различия не являются статистически значимыми из-за отсутствия достаточного количества наблюдений за молодыми поколениями [9].

Важно уточнить, что на данный момент исследователям доступно относительно мало наблюдений, на основании которых можно вынести такое суждение. Это особенно верно в отношении представителей поколения 2000-х гг., многие представители коего только недавно начали достигать совершеннолетия. В этой связи разница с предыдущей когортой (1974–1983 гг.) не выглядит статистически значимой. Нерегулярность углубленных обследований затрудняет лонгитюдные внутрикогортные сравнения.

Разрыв между наиболее автомобилизированным поколением и поколениями, родившимися в начале века, больше, чем разрыв между наиболее молодыми когортами (разница менее заметна в США, где массовое владение автомобилями началось на 20 лет раньше, чем в Западной Европе). Низкий уровень автомобилизации молодого поколения по сравнению со старшими когортами, например, во Франции, Италии, Великобритании и США, может быть объяснен, в частности, тенденцией к увеличению числа студентов за счет увеличения продолжительности обучения в учебных заведениях.

В последние годы также наблюдается и повышение уровня безработицы. Молодые люди испытывают значительные трудности с трудоустройством после завершения обучения. Молодые работники продолжительное время могут оставаться безработными или заняты неполный рабочий день, или полностью выбывают из состава рабочей силы. В связи с этим многие молодые люди откладывают вступление в брак и рождение детей, что влияет на формирование семьи и переход к этапам жизненного цикла, которые, как правило, связаны с приобретением автомобиля и совершением большего количества поездок.

Еще одним источником понижения уровня автомобилизации молодого поколения является внедрение современных технологий для совершения поездок, исключающих приобретение личного автомобиля. Среди них: услуги совместного использования для осуществления поездок, распространение сервисов по аренде автомобиля, услуги каршеринга, развитие муниципального транспорта и т. п.

Как упоминалось ранее, поколение 2000-х гг. все еще довольно молодо, и пока мало доказательств, на основании которых можно сделать твердые выводы об их предпочтениях, касающихся выбора поездок.

На уровень владения автомобилями также влияет плотность населения. Низкий уровень владения автомобилями в некоторых странах, например, в Нидерландах и Японии, по сравнению с другими промышленно развитыми странами, отчасти может быть объяснен высокой плотностью населения.

В указанных странах плотность населения весьма высока: число жителей на 1 км² в 1995 г. достигало 456 в Нидерландах и 333 в Японии, по сравнению с 243 в Великобритании, 195 в Италии, 127 в Польше, 106 во Франции и только 29 в США и 9 – в РФ¹.

Нидерланды и Япония, где плотность населения самая высокая, почти на протяжении всего жизненного цикла демонстрируют более низкие показатели автомобилизации, чем другие промышленно развитые страны. В Японии максимальный уровень владения автомобилем наблюдается на более поздних этапах жизненного цикла по сравнению с остальными странами. Это может быть объяснено поздней автомобилизацией, которая постепенно растет по мере увеличения размера семьи.

Высокая плотность населения в густонаселенных городских районах, как правило, обуславливает наличие альтернатив автомобилю, в частности общественного транспорта. К снижению числа владельцев автомобилей и уровня их использования может привести проблема заторов в густонаселенных районах. Этот эффект проявляется тем ярче, чем выше плотность населения городского района и чем менее он удален от городского центра [7]. В густонаселенных городских центрах уровень владения автомобилями и их использования ниже, чем в пригородных зонах и сельской местности для всех когорт. В среднем в домохозяйствах, проживающих в пригородах, автомобилей примерно на 0,3 больше, чем в сопоставимых городских домохозяйствах [14].

Еще одно исследование подтверждает это следующей зависимостью: удвоение плотности населения приводит к снижению уровня владения автомобилем примерно на 10% по сравнению со средним уровнем владения транспортными средствами [15].

С каждым процентом показателя доли жителей сельской местности уровень владения автомобилями увеличивается примерно на 0,01 автомобиля на домохозяйство [12].

Таким образом, чем дальше домохозяйство находится от центра города, тем чаще оно пользуется автомобилем. В густонаселенной местности легче добраться до пунктов назначения общественным, либо немоторизованным транспортом (велосипед, самокат).

При этом эластичность по отношению к тарифам на общественный транспорт относительно невелика и существенно не отличается от нуля. Это объясняется тем, что на владение и пользование автомобилем скорее влияет предложение общественного транспорта и его доступность, а не стоимость проезда.

Таким образом, различия в уровне автомобилизации внутри когорт между странами или регионами внутри одной страны могут быть объяснены тремя базовыми факторами:

1. *Исторический аспект автомобилизации:* в США, где массовая автомобилизация началась до Второй мировой войны, уровень автомобилизации близок к насыщению, в отличие от Западной Европы или

¹ World development indicators 1998 (Eng.). World Development Indicators Washington, D.C.: World Bank Group. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/745241468135933997/World-development-indicators-1998> (дата обращения: 15.07.2024).

Японии, тем более Польши, где уровень автомобилизации продолжает расти. Действительно, различия между поколениями меньше, а чувствительность к экономическим факторам ниже в США. Такая близость к насыщению приводит к более низкому прогнозируемому росту автомобильного парка в США по сравнению с остальными странами (Япония, Польша, Италия и др.). Дальнейший рост автомобилизации в США обуславливается именно увеличением числа домохозяйств.

2. *Уровень экономического развития:* показатели автомобилизации отражают уровень экономического благосостояния в стране, наличие накопленного дефицита после экономических кризисов и зависит от динамики доходов.

3. *Различия в доходах между поколениями* [12]. Однако взаимосвязь между доходом домохозяйства и владением автомобилем не является симметричной. Эластичность по отношению к растущему доходу значительно больше, чем эластичность по отношению к доходу падающему. Растущий доход облегчает домохозяйствам приобретение автомобилей. Они привыкают к использованию автомобилей, и эту тенденцию не так легко обратить вспять по мере снижения доходов. Приобретение автомобиля рассматривается как роскошь, но однажды приобретенный автомобиль становится необходимостью, так что избавиться от него гораздо сложнее.

Доход на территориях с высокой плотностью населения, по-видимому, не является определяющим фактором владения автомобилем, поскольку решение о покупке автомобиля определяется другими факторами.

Анализ статистики владения автомобилем разными поколениями российских домохозяйств

В настоящий момент в отечественной литературе на основе лонгитюдных исследований нет посвященных межпоколенческим различиям в обеспеченности домашних хозяйствах личными автомобилями. Для оценки обеспеченности домашних хозяйств личными автомобилями по данным Российского мониторинга экономического положения и здоровья населения НИУ ВШЭ (далее – РМЭЗ)¹ с 1994 по 2022 гг. были рассчитаны взвешенные доли домашних хозяйств, в распоряжении которых имеется автомобиль, для разных возрастных групп и поколений. При оценивании долей домохозяйств, владеющих личными автомобилями, в разных возрастных группах и когортах, учитывались постстратификационные веса домохозяйств базы РМЭЗ.

¹ Российский мониторинг экономического положения и здоровья населения НИУ ВШЭ (RLMS HSE)», проводимый Национальным исследовательским университетом «Высшая школа экономики» и ООО «Демоскоп» при участии Центра народонаселения Университета Северной Каролины в Чапел Хилле и Института социологии ФНИСЦ РАН. Сайты обследования RLMS HSE: <http://www.hse.ru/rlms> и <https://rlms-hse.cpc.unc.edu> (дата обращения: 01.05.2024).

Общепринятым в научной литературе является подход к объединению домашних хозяйств в когорты на основе неизменных во времени характеристик, как правило, года рождения главы домашнего хозяйства. За неимением данных о главе домашних хозяйств в РМЭЗ, в нашем исследовании критерием объединения домашних хозяйств в когорты являлся возраст члена домашнего хозяйства, отвечавшего на вопросы семейного опросника. В случае отсутствия конкретного вопроса о том, кто является главой домохозяйства, выбор в качестве главы домохозяйства того, кто отвечал на семейную анкету, т. е. референтного лица, является распространенным подходом в зарубежных исследованиях по данной теме [8; 9], так как это самый осведомленный о делах семьи, ее доходах и расходах член домохозяйства.

Репрезентативная выборка включала в себя 119 570 домашних хозяйств, которые были разделены на 7 равных когорт (поколений) с десятилетним шагом, как это принято в демографии [2] и зарубежных исследованиях (см. рис. 3).



Рис. 3. Описание когорт по возрасту главы домохозяйства на 2024 год

Figure 3. Description of cohorts by age of household head for 2024

Как видно на рисунке 4, доля домохозяйств, владеющих автомобилем, различается не только по возрастным группам, но и между поколениями (когортами). Можно наблюдать сразу два эффекта.

Первый эффект, получивший название в литературе «жизненный цикл», показывает, что до определенного возраста (примерно 50 лет) с увеличением возраста обеспеченность автомобилями растет, а далее снижается. Наиболее очевиден этот эффект для поколений 1955–1965 гг. рождения (серая линия на графике) и 1965–1975 гг. рождения (желтая линия на графике), так как за годы проведения опроса (с 1994 по 2022 гг.) были собраны данные по представителям всех возрастов этих поколений. В каждом последующем поколении максимум обеспеченности домохозяйств автомобилями достигается все раньше. Если для поколения шестидесятилетних (на 2024 г.) доля домохозяйств, владеющих автомобилем, начала сокращаться с возраста 55 лет, то для следующего поколения «пик» пришелся на возраст 49 лет.

Второй эффект, так называемый «поколенческий»: для более поздних поколений обеспеченность личным автотранспортом в каждой возрастной группе выше. При этом разрыв между более поздними поколениями сокращается.

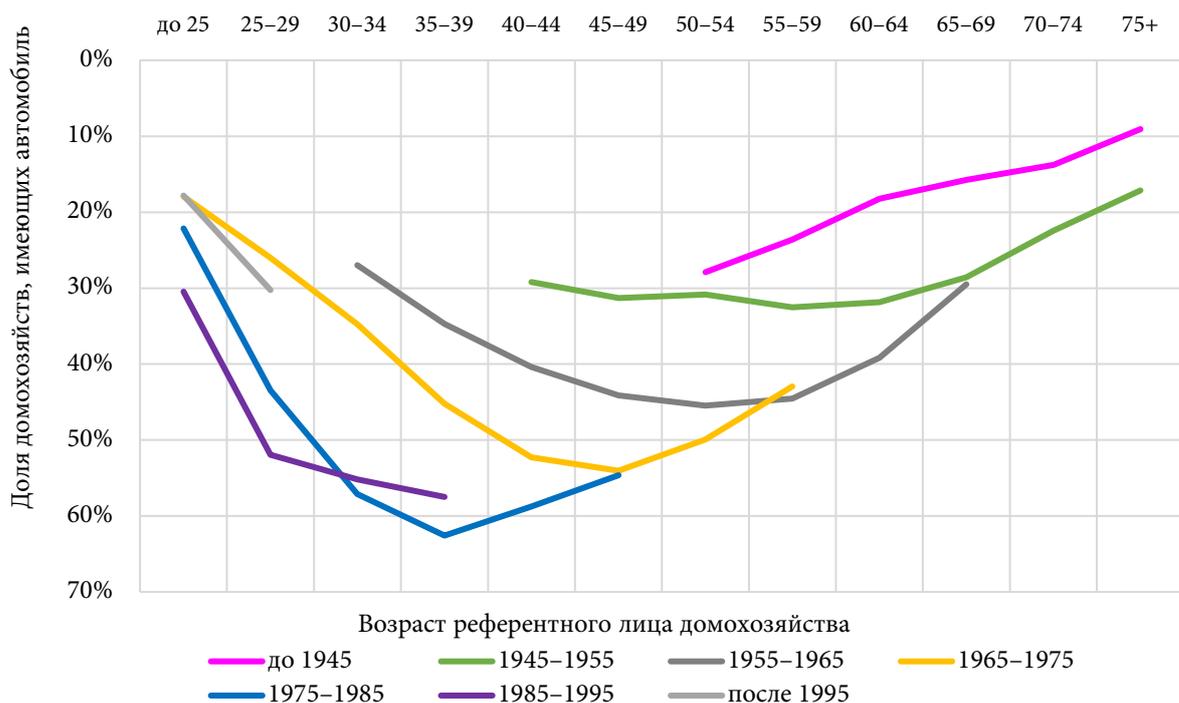


Рис. 4. Обеспеченность российских домохозяйств личными автомобилями по десятилетним когортам по данным РМЭЗ НИУ ВШЭ
Figure 4. Car ownership by ten-year cohorts (RLMS-HSE)

Доля домохозяйств, владеющих автомобилем, в самом молодом поколении (светло-серая линия на графике) ниже, чем в предыдущем поколении в возрасте до 25 лет. В возрасте 25–29 лет среди рожденных после 1995 года она составляет 30% против 52% в предыдущем поколении (см. табл. 1).

Допуская предположение о том, что в каждый период исторического развития текущие важные события наибольшее влияние оказывают на поколение, переживающее свои формативные годы [5], снижение доли домохозяйств, владеющих личным автомобилем, в молодом поколении может быть объяснено следующими тенденциями:

Во-первых, среди современной молодежи распространяются практики совместного использования автомобилей (каршеринга). По данным компании Яндекс Драйв, преимущественно пользователи каршеринга – это люди в возрасте от 25 до 34 лет, а средний водительский стаж пользователей составляет 12 лет¹.

Во-вторых, за эти годы значительно улучшились качество и доступность общественного транспорта в городах. Согласно отчету ВЭБ.РФ по результатам анализа качества жизни в городах России в 2023 году², около половины респондентов удовлетворены качеством систем общественного

¹ Каршеринг в Москве [Электронный ресурс] // Исследования Яндекса: [сайт]. URL: <https://yandex.ru/company/researches/2021/drive> (дата обращения: 30.07.2024).

² ВЭБ.РФ. Индекс качества жизни. Качество жизни в городах России. Результаты исследования 2023. URL: <https://citylifeindex.ru/research2023> (дата обращения: 30.07.2024).

транспорта в городах проживания. Реализация различных программ обновления подвижного состава, расширения сети маршрутов стимулирует рост популярности общественного транспорта.

В-третьих, существует несколько других социально-экономических факторов, которые могут совпадать со снижением уровня автомобилизации молодежи. Наиболее очевидными являются кризисные явления в экономике, в т.ч. вызванные неэкономическими факторами (пандемия COVID-19, антироссийские рестрикции), которые существенно повлияли как на уровень доходов молодого поколения, так и на доступность автомобиля в принципе.

Тенденции к отказу от личного автотранспорта среди молодых людей наблюдаются не только в России, но и в других экономически развитых странах. Согласно исследованию, проведенному компанией Uber, более 10% миллениалов, пользующихся сервисом в России и США, не собираются получать водительское удостоверение и соответственно иметь свой автомобиль [1]. Пользователям не важно, обладают ли они транспортным средством, для них необходимо комфортно добраться из одного пункта в другой. Активное развитие платформенной экономики способствует этой тенденции. С учетом того, что содержание личного автомобиля обходится довольно дорого, на первое место вышли экономия ресурсов, удобство и быстрота получения сервиса. Обратная ситуация наблюдалась в Германии, где большинство пользователей каршеринга не видит смысл в покупке автомобиля, а владельцы собственного транспорта не готовы отказываться от него в силу недостаточной доступности каршеринга и отсутствия развитой системы транспорта общественного [10].

Как показано в таблице 1 наиболее значительный разрыв в обеспеченности автомобилями в возрасте 30–35 лет имел место между нынешними пятидесятилетними и сорокалетними, что объясняется дефицитом автомобилей в СССР и последующей ускоренной автомобилизацией в 1990-е гг.

Таблица 1 (Table 1)

Сравнительный анализ обеспеченности домохозяйств автомобилем
(доля домохозяйств, имеющих автомобиль) по поколениям, %
*Comparative analysis of car ownership
(proportion of households owning a car) by generation, %*

Поколения/ Возраст	После 1995	1985–1994	1975–1984	1965–1974	1955–1964	1945–1954	До 1945
25–29	30	52	43	26			
30–34		55	57	35	27		
35–39		57	63	45	35		
40–44			59	52	40	29	
45–49			55	54	44	31	
50–54				50	45	31	28
55–59				43	45	32	24

На рисунке 5 можно увидеть изменение доли домохозяйств, имеющих автомобиль, в динамике в период с 1994 по 2022 гг. Как показывает график, динамика увеличения домохозяйств, владеющих автомобилем, в поколении людей 1985–1995 гг. рождения во многом повторяет динамику показателя в предыдущем поколении (фиолетовая и синяя линии).

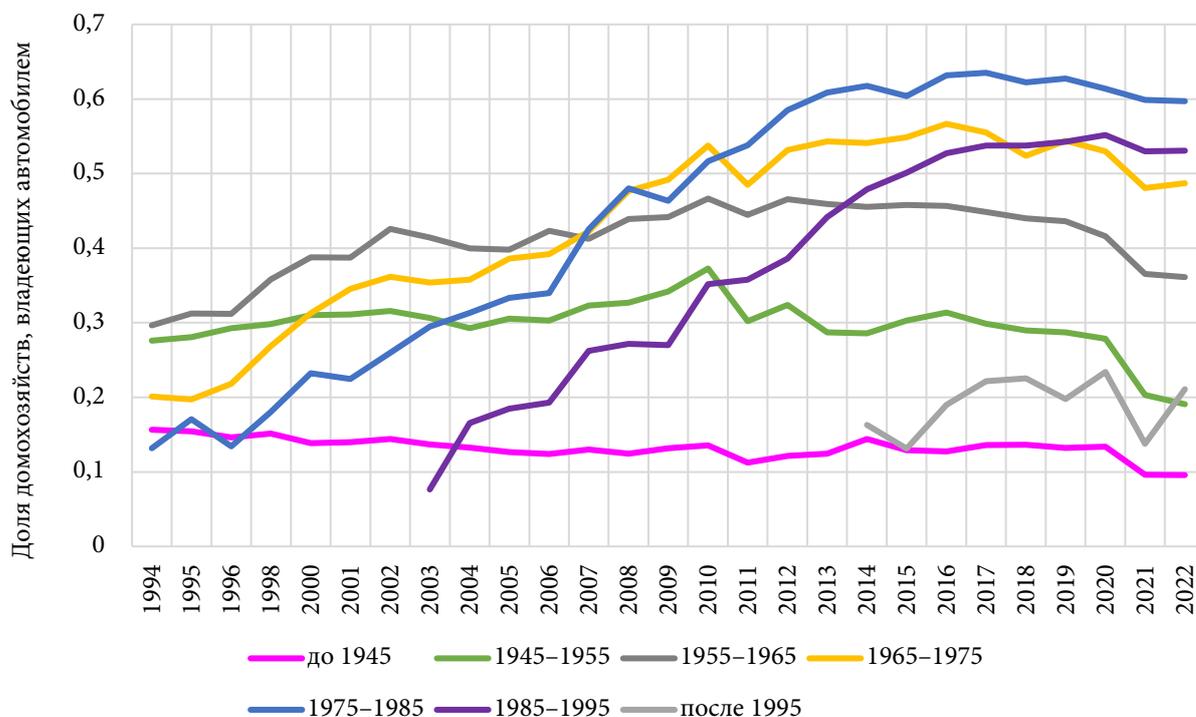


Рис. 5. Динамика доли домохозяйств, владеющих автомобилями, в разрезе поколений по данным РМЭЗ НИУ ВШЭ

Figure 5. Dynamics of car ownership by generation (RLMS-HSE)

Обеспеченность личными автомобилями среди представителей поколения 1975–1985 гг. рождения росла быстрее, чем у предыдущего поколения 1965–1975 гг. рождения (синяя линия более крутая, чем желтая как на графике по годам, так и на графике по возрастным группам). Одной из причин этих различий может быть тот факт, что наличие или отсутствие автомобиля в родительской семье может оказывать влияние на принятие решения о покупке автомобиля. Таким образом, низкая доля домохозяйств, имеющих автомобиль в СССР у поколений до 1965 года рождения, могла способствовать снижению доли домохозяйств, владеющих автомобилем, в последующем поколении.

Данные РМЭЗ позволяют проанализировать также различия между обеспеченностью домохозяйств автомобилями в сельской и в городской местности в России. Для проведения такого анализа размер когорт был увеличен до 20 лет, чтобы получить достаточное количество домохозяйств в каждой из рассматриваемых групп.

На рисунке 6 представлена динамика доли домохозяйств, владеющих автомобилем, сообразно типам поселений. В 1990-е гг. в сельской местности доля домохозяйств, имеющих автомобиль, была ниже, чем в горо-

дах, что, вероятно, связано с более низким уровнем доходов на селе. Как было показано в предыдущем разделе статьи, такая ситуация является крайне нетипичной. В большинстве развитых стран уровень автомобилизации в городской местности ниже, что объясняется более высокой доступностью объектов социальной инфраструктуры, включая общественный транспорт. В период 2000–2009 гг. доли домохозяйств, владеющих автомобилями в сельской и городской местности, совпадали.

Такая тенденция кажется вполне логичной и закономерной, поскольку в сельской местности, где общественный транспорт менее развит, а расстояния до значимых объектов больше, потенциальная польза от владения собственным транспортным средством выше [3].

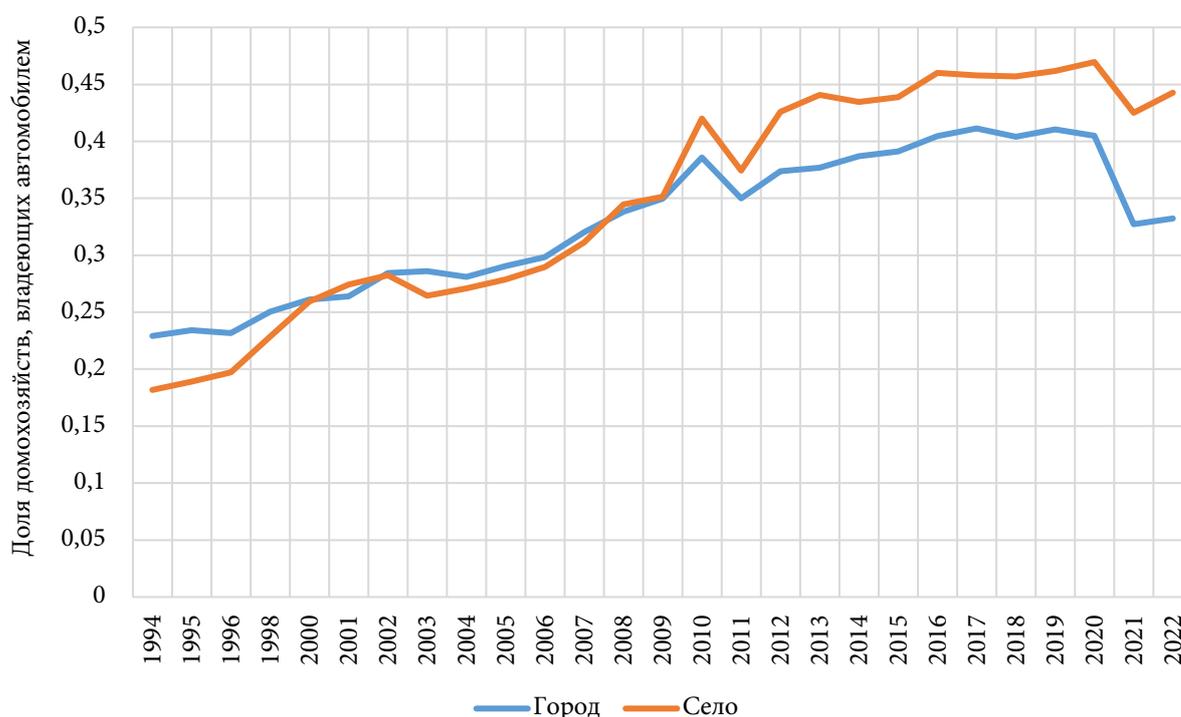


Рис. 6. Обеспеченность автомобилями в городской и сельской местностях по данным РМЭЗ НИУ ВШЭ

Figure 6. Car ownership by cities and villages (RLMS-HSE)

Начиная с 2009 г., доля домохозяйств в сельской местности, владеющих автомобилями, устойчиво выше, чем в городах, что может быть связано как с развитием сельского хозяйства в последнее десятилетие и повышением доступности автомобиля для жителей села, так и с улучшением общественного транспорта в городах и соответственным снижением необходимости в личном автомобиле для горожан. В работах других исследователей также отмечается, что динамика автомобилизации домохозяйств в ПГТ носит очень неравномерный, скачкообразный характер, тогда как в городах мы наблюдаем уверенный плавный рост [3].

На рисунке 7 сравнивается уровень обеспеченности автомобилями в городских и сельских местностях в разрезе разных поколений на протяжении жизненного цикла. Для людей до 1955 г. р. на большей части их жизненного цикла обеспеченность автомобилями выше среди городских

жителей (зеленые линии). Среди рожденных в 1956–1970 гг. доля домохозяйств, имеющих автомобиль, заметно выше в сельской местности в средних и старших возрастных группах, после 40 лет (оранжевые линии). Среди поколений 1975–1995 гг. рождения доля домохозяйств, владеющих автомобилем, выше среди сельских жителей, начиная уже с молодых лет (синие линии).

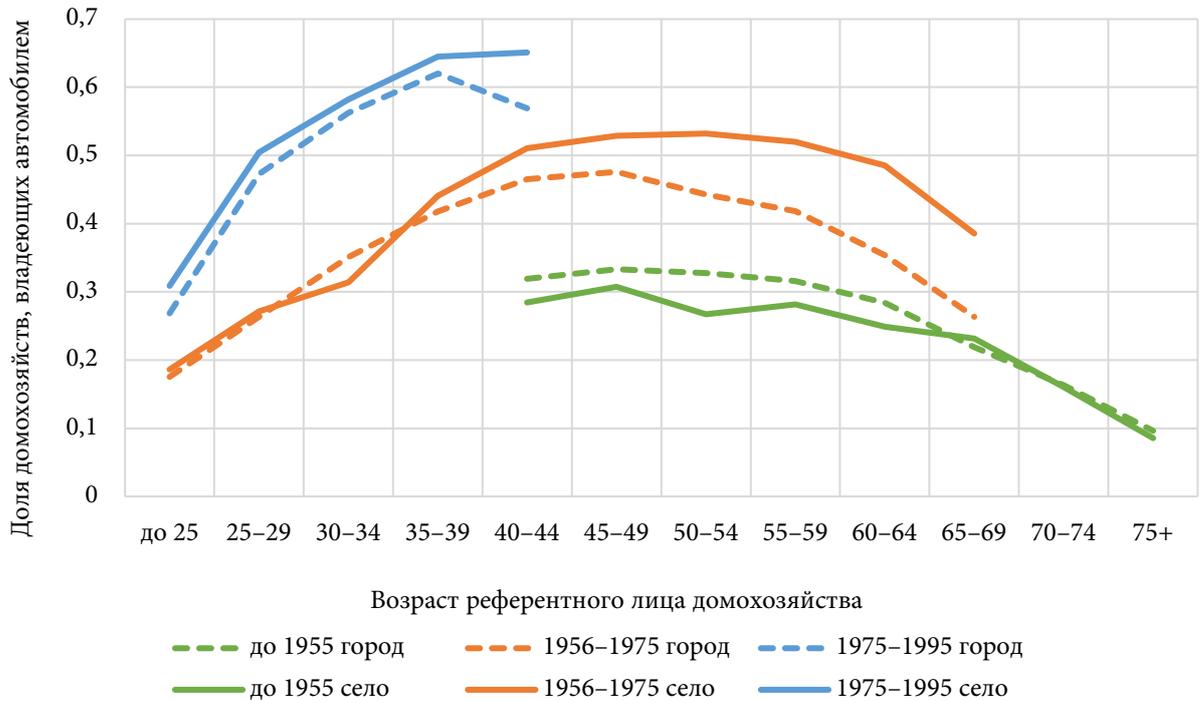


Рис. 7. Обеспеченность автомобилями в городских и сельских местностях в разрезе разных поколений по данным РМЭЗ НИУ ВШЭ

Figure 7. Level of car ownership in urban and rural areas by different generations

Если в 1990-х гг. доля домохозяйств, владеющих автомобилем, в городах был выше, чем в сельской местности, то к концу второго десятилетия XXI века ситуация в России кардинально поменялась, и личный автотранспорт, как и в развитых странах, стал более распространен среди селян. Эти изменения нашли свое отражение и в динамике доли владеющих автомобилем домохозяйств разных поколений в городской и сельской местности.

К сожалению, в опроснике РМЭЗ отсутствует вопрос о количестве автомобилей, которым владеет домохозяйство, поэтому рассчитать среднее количество автомобилей на одно домохозяйство для каждой когорты и возраста главы, как это сделано в зарубежных исследованиях, не представляется возможным. В связи с этим в дальнейшем анализ проводился по оценкам доли домохозяйств, имеющих автомобиль, по возрастной группе главы домохозяйства.

Для устранения этого пробела и анализа среднего количества автомобилей на домохозяйства в разных когортах были использованы данные Всероссийского обследования домохозяйств по потребительским финан-

сам¹ (далее – Обследование финансов домохозяйств, или ОФД). К сожалению, данный проект стартовал только в 2013 г. и к настоящему моменту было проведено всего 5 волн опросов в 2013, 2015, 2018, 2020 и 2022 гг. Поэтому данные этого обследования в отличии от РМЭЗ не позволяют проследить динамику владения автомобилем в когортах старшего поколения на протяжении всего жизненного цикла. Так, например, в РМЭЗ мы видим изменения доли домохозяйств, владеющих автомобилем, для когорты 1955–1965 г. р. в возрасте от 30 до 67 лет, а в ОФД только с 45 до 65 лет. Сравнение доступных для анализа данных по двум базам представлено в таблице 2.

Таблица 2 (Table 2)

Сравнение длины жизненного цикла домохозяйств разных когорт
в двух обследованиях

Comparison of household lifecycle lengths across different cohorts in two surveys

Когорты	РМЭЗ НИУ ВШЭ (возраст референтного лица)	ОФД (возраст референтного лица)
До 1945 г.	от 50 до 80 лет	от 65 до 75 лет
1945–1955	от 40 до 80 лет	от 55 до 75 лет
1955–1965	от 30 до 65 лет	от 45 до 65 лет
1965–1975	от 18 до 59 лет	от 35 до 59 лет
1975–1985	от 18 до 49 лет	от 30 до 49 лет
1985–1995	от 18 до 39 лет	от 18 до 39 лет
После 1995 г.	от 18 до 29 лет	от 18 до 29 лет

Кроме того, количество наблюдений по домохозяйствам из молодых когорт значительно ниже в ОФД, чем в РМЭЗ, так как опросы РМЭЗ проводятся ежегодно, а ОФД – один раз в два года.

Как показал анализ данных ОФД, доля домохозяйств, имеющих 2 и более автомобилей, незначительна и не превышает 5%. Соответственно расхождения в оценках уровня владения автомобилем в старших когортах по двум базам минимальны, не более 1–2 п.п. Наибольшая разница полученных результатов имеет место в когорте 1975–1985 г. р. в возрасте 35–39 лет (на уровне 6 п.п.), возможно из-за недостаточного количества наблюдений по этой группе домохозяйств в базе ОФД. В целом рисунок 8 и выводы, сделанные на основе расчетов по ОФД, в большей части совпадают с рисунком 4 и приведенными выше выводами по РМЭЗ. В частности, на рисунке 8 также видно, что пик автомобилизации приходится на возраст около 50 лет, а уровень ее увеличивается от более старших поколений к более молодым за исключением наиболее молодого поколения (рожденных после 1995 г.), у которого уровень автомобилизации в возрасте до 25 лет ниже, чем у предыдущего поколения в той же возрастной группе.

¹ URL: https://cbr.ru/ec_research/vserossiyskoe-obsledovanie-domokhozyaystv-potrebitel-skim-finansam/ (дата обращения: 01.11.2024).

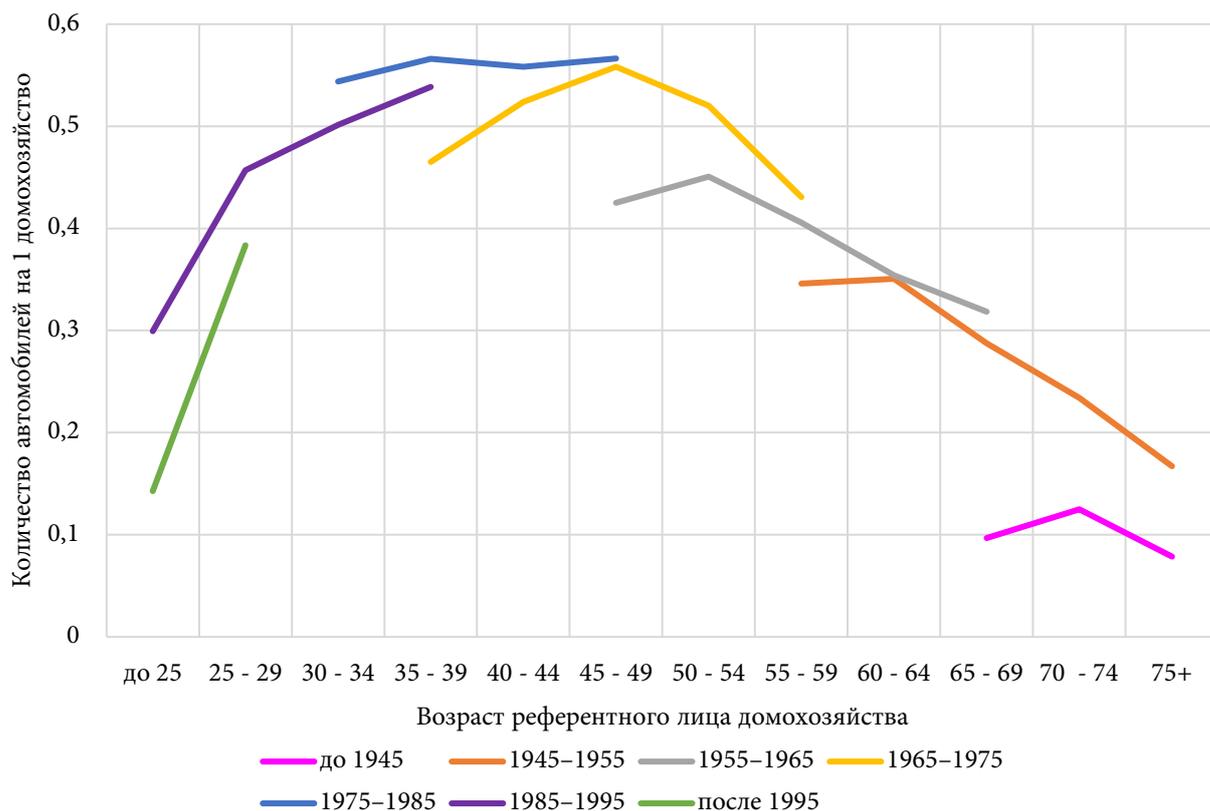


Рис. 8. Обеспеченность личными автомобилями по десятилетним когортам по данным ОФД

Figure 8. Car ownership by ten-year cohorts (Household Finance Survey, or HFS)

Вместе с тем, оценки по данным ОФД позволяют более корректно сравнивать данные по России с данными зарубежных исследований. Например, максимальный уровень автомобилизации стремится к 0,6 для когорты 1965–1975 гг. в возрасте 45–50 лет. Данный результат сопоставим с оценками среднего количества автомобилей на одно домохозяйство в Польше для когорт 1961–1970 гг. в возрасте от 27 до 36 лет по данным обследований, которые проводились в 1987, 1992 и 1997 гг. [8].

Заключение

Проведенный анализ, с учетом данных по зарубежным странам, показал различия в уровне автомобилизации внутри когорт между странами или регионами внутри одной страны. Мы полагаем, что они могут быть объяснены историческими аспектами, темпами экономического роста, а также различиями в доходах между поколениями.

В данной статье на основе анализа данных лонгитюдной базы Российского мониторинга экономического положения и здоровья населения (РМЭЗ) НИУ ВШЭ и Всероссийского обследования домохозяйств по потребительским финансам (ОФД), организованного Минфином России в 2013–2020 гг. и Банком России в 2022 г., были рассмотрены межпоколенческие различия в обеспеченности личным автотранспортом.

Анализ по семи возрастным когортам (поколениям) показал дифференциацию в уровне распространения личных автомобилей у российских домохозяйств и по возрастным группам, и между поколениями.

Эффект «жизненного цикла», отражающий рост доли домохозяйств, владеющих личным автомобилем, до достижения 50-летнего возраста главы (или референтного лица) и дальнейший ее спад, наиболее характерен для поколений 1955–1965 гг. и 1965–1975 гг. рождения. Установлено, что в каждом последующем поколении пик обеспеченности автомобилями достигается все раньше. Поколенческий эффект также находит свое отражение в статистике российских домохозяйств – для более молодых поколений уровень обеспеченности автотранспортом в каждой возрастной группе выше, при этом разрыв между более поздними поколениями домохозяйств сокращается.

Выявлена тенденция к отказу от личного автомобиля среди молодых людей. При этом есть ряд факторов, которые вносят вклад в снижение заинтересованности в приобретении автомобиля у молодых поколений: во-первых, распространена практика совместного использования автомобилей (каршеринга), во-вторых, за последние 20 лет значительно улучшились качество и доступность муниципального транспорта в городах, особенно крупных.

Анализ российских данных показал, что в 1990-е гг. в сельской местности доля домохозяйств, имеющих автомобиль, была ниже, чем в городах, что нетипично для других стран. Но уже в первой декаде нулевых данный показатель для сельской и городской местности совпали, а начиная с 2010 г., доля домохозяйств в сельской местности, владеющих автомобилями, была устойчиво выше, чем в городах.

Исследование выявляет, что жизненный цикл домохозяйств и поколенческие различия влияют на возможность приобретения личного автомобиля, что способствует формированию неравенства между различными социальными группами. Так, например, жители сельских территорий, где автомобиль зачастую является необходимостью для доступа к основным услугам и рынкам труда, испытывают инфраструктурные вызовы по сравнению с городскими жителями, обладающими развитой системой общественного транспорта. Эти различия подчеркивают структурное неравенство: поколенческие особенности и региональные условия ведут к тому, что одни группы населения оказываются более уязвимыми в вопросах индивидуальной мобильности.

Научная значимость исследования заключается в расширении традиционных моделей потребительского поведения и адаптации их к современным реалиям, учитывающим демографические сдвиги, изменение общественных ценностей, неравенство между поколениями, городскими и сельскими жителями во владении автомобилем. Проведенный анализ позволит сформировать параметры для прогнозирования изменения спроса на автомобили. Это в свою очередь может способствовать созданию гибких стратегий для автомобильной промышленности и смежных секторов, учитывающих будущие изменения в структуре потребления.

В перспективе авторы считают важным провести анализ факторов приобретения автомобиля домохозяйствами в России в течение всего жизненного цикла домохозяйства с учетом значительных социальных изменений в жизни (брак, рождение ребенка, смена работы, переезд в другой город и др.).

Библиографический список

1. Антонова Н. Г., Ребязина В. А. и др. Выявление поколенческих различий в решении потребителей использовать шеринговые сервисы в России // Вестник Московского ун-та. Сер. 6. Экономика. 2020. № 4. С. 146–180. DOI: 10.38050/01300105202048; EDN: EZASPV.
2. Вишневский А. Г. и др. Демографическая модернизация России, 1900–2000 / Под ред. Вишневского А. Г. М.: Новое изд-во, 2006. 608 с.
3. Евграфова К. О. Транспортная активность населения // Вестник РМЭПЗН НИУ ВШЭ (RLMS HSE). Вып. 4 [Электронный ресурс]: сб. науч. ст. / Отв. ред. П. М. Козырева. М.: НИУ ВШЭ, 2014. С. 116–130. URL: <http://www.hse.ru/rlms/vestnik> (дата обращения: 29.07.2024).
4. Мулеев Е. Ю. Транспортное поведение населения России: краткий отчет об исследовании // ИЭТТП НИУ ВШЭ. М., 2015. 20 с.
5. Радаев В. В. Раскол поколения миллениалов: историческое и эмпирическое обоснование. (Первая часть) // Социологический журнал. 2020. № 3. С. 30–63. DOI: 10.19181/socjour.2020.26.3.7395; EDN: PCGGMH.
6. Berri A. Dynamiques de la motorisation et des dépenses de transport des ménages: Analyses sur données individuelles et semi-agrégées: Diss. Paris 1, 2005. URL: <https://theses.fr/2005PA010066> (дата обращения: 31.07.2024).
7. Berri A., Madre J. L., Bussiere Y. Étalement urbain, contexte économique et croissance de la circulation automobile des ménages en France: projections à l'horizon 2020 // Recherche, transports, sécurité. 2005. No. 89. P. 305–326. DOI: 10.3166/rts.89.305–326.
8. Berri A. A cross-country comparison of household, car ownership: A Cohort Analysis // IATSS research. 2009. Vol. 33. No. 2. P. 21–38. DOI: 10.1016/S0386-1112(14)60242-9.
9. Cornut B. Longitudinal analysis of car ownership and car travel demand in the Paris region using a pseudo-panel data approach // Transportation Research Procedia. 2016. Vol. 13. P. 61–71. DOI: 10.1016/j.trpro.2016.05.007.
10. Giesel F., Nobis C. The impact of carsharing on car ownership in German cities // Transportation Research Procedia. 2016. Vol. 19. P. 215–224. DOI: 10.1016/j.trpro.2016.12.082.
11. Dargay J., Vythoulkas P. Estimation of dynamic transport demand models using pseudo-panel data // 8th World Conference on Transport Research, Antwerp, Belgium. 1998. P. 12–17. URL: <http://www.jstor.org/stable/20053816> (дата обращения: 30.07.2024).
12. Dargay J. M., Vythoulkas P. C. Estimation of a dynamic car ownership model: a pseudo-panel approach // Journal of transport economics and policy. 1999. Vol. 33. No. 3. P. 287–301. URL: <https://www.jstor.org/stable/20053816> (дата обращения: 31.07.2024).

13. Dargay J. M. The effect of income on car ownership: evidence of asymmetry // *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2001. Vol. 35. No. 9. P. 807–821. DOI: 10.1016/S0965-8564(00)00018-5.

14. Dargay J. M. Determinants of car ownership in rural and urban areas: a pseudo-panel analysis // *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*. 2002. Vol. 38. No. 5. P. 351–366. DOI: 10.1016/S1366-5545(01)00019-9.

15. Iacono M. et al. Cohort Effects and Their Influence on Car Ownership // *Working Papers 000138*, University of Minnesota: Nexus Research Group. 2015. URL: <https://hdl.handle.net/11299/179833> (дата обращения: 30.07.2024).

16. Lydall H. The life cycle in income, saving, and asset ownership // *Econometrica: Journal of the Econometric Society*. 1955. Vol. 23. No. 2. P. 131–150. DOI: 10.2307/1907873.

17. Papu Carrone A. V., Rich J. Are car ownership preferences changing? An age cohort analysis // Paper presented at hEART 2018: 7th Symposium of the European Association for Research in Transportation, Athens, Greece. 2018. URL: <https://orbit.dtu.dk/en/publications/are-car-ownership-preferences-changing-an-age-cohort-analysis> (дата обращения: 31.07.2024).

18. Thakuriah P., Menchu S., Tang L. Car ownership among young adults: Generational and period-specific perspective // *Transportation Research Record*. 2010. Vol. 2156. No. 1. P. 1–8. DOI: 10.3141/2156-01.

Получено редакцией: 02.08.24

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Кулакова Татьяна Владимировна, доктор экономических наук, директор центра экономики транспорта Института экономики транспорта и транспортной политики Факультета городского и регионального развития

Моисеева Мария Александровна, главный эксперт центра экономики транспорта Института экономики транспорта и транспортной политики Факультета городского и регионального развития

Решетова Екатерина Михайловна, кандидат экономических наук, старший научный сотрудник центра экономики транспорта Института экономики транспорта и транспортной политики Факультета городского и регионального развития

Шулика Юлия Евгеньевна, кандидат политических наук, ведущий аналитик центра экономики транспорта Института экономики транспорта и транспортной политики Факультета городского и регионального развития

DOI: 10.19181/vis.2025.16.1.7

Household Life Cycle and Generational Differences as Factors in Personal Automobile Ownership

Tatiana V. Kulakova

HSE University, Moscow, Russia

tkulakova@hse.ru

ORCID: 0000-0003-0247-6849

Maria A. Moiseeva

HSE University, Moscow, Russia

mamoiseeva@hse.ru

ORCID: 0000-0002-9308-6346

Ekaterina M. Reshetova

HSE University, Moscow, Russia

ekaterina.ddms@mail.ru

ORCID: 0000-0002-9405-9884

Yulia E. Shulika

HSE University, Moscow, Russia

yshulika@hse.ru

ORCID: 0000-0003-4032-1477

For citation: Kulakova T. V., Moiseeva M. A., Reshetova E. M., Shulika Yu. E. Household life cycle and generational differences as factors in personal automobile ownership. *Vestnik instituta sotziologii*. 2025. Vol. 16. No. 1. P. 113–136. DOI: 10.19181/vis.2025.16.1.7; EDN: PWDFFPL.

Abstract. This article examines intergenerational changes in personal automobile ownership, made possible with the accumulation of sufficient longitudinal data sets. Economic conditions, cultural characteristics, and technological changes affect how each generation perceives and uses automobiles. Analyzing these factors helps to better understand the inequality of opportunity between car-owning and non-car-owning households of past and current generations. Currently, there are no longitudinal studies of intergenerational differences in household car ownership in the national literature. The authors set out to fill this knowledge gap. Cross-country comparative analysis of motorization rates by age cohorts (generations) showed that differences in motorization rates within cohorts between countries or regions within the same country can be explained by the historical aspect of motorization, the level of economic development, and income differences between generations. Given the dynamically growing motorization in Russia, the research question arises: how the provision of personal cars in Russian Federation households changes over time and across generations. The study aims to identify differences in the level of personal car ownership by age groups and between generations using Russian society as an example. In the course of the study, the authors analyzed data on personal car ownership among Russian households obtained from the Russian Monitoring of the Economic Situation and Health of the Population (RMES) of the National Research University Higher School of Economics and the All-Russian Survey of Households on Consumer Finances, organized by the Ministry of Finance of Russia in 2013–2020 and the Bank of Russia in 2022. Using a retrospective method that brings generations to a single age level, the authors investigated intergenerational differences in car ownership. The authors show the dynamics of changes in the share of households owning a car in different generations and at different stages of the life cycle, as well as depending on the place of residence. The tendency to abandon personal cars among young people is revealed. It was found that this is influenced by the practice of carsharing, as well as the quality and availability of municipal transportation in cities, especially large cities. At the same time, the level of private car ownership in rural areas has significantly increased after 2010 and currently exceeds that in urban areas.

Keywords: car ownership, households, cohorts, generational change, longitudinal studies, RLMS HSE, survey of consumer finances (HFS)

References

1. Antonova N. G., Rebiyazina V. A. et al. Identifying generational differences in consumers' decision to use shared services in Russia. *Vestnik Moskovskogo un-ta. Ser. 6. Ekonomika*, 2020: (4): 146–180 (in Russ.). DOI: 10.38050/01300105202048; EDN: EZASPV.
2. Vishnevskii A. G. et al. Demograficheskaya modernizatsiya Rossii, 1900–2000 [Demographic modernization of Russia, 1900–2000]. Ed. by Vishnevskii A. G. Moscow, Novoe izd-vo, 2006: 608 (in Russ.).
3. Evgrafova K. O. Transportnaya aktivnost' naseleniya [Transport activity of the population]. *Vestnik RMEPZN NIU VShE (RLMS HSE)*. Moscow, VSHE, 2014: (4): 116–130 (in Russ.). Accessed 29.07.2024. URL: <http://www.hse.ru/rlms/vestnik> (in Russ.).
4. Muleev E. Yu. Transport behavior of the Russian population: a brief report on the study. Moscow, IETTP NIU VSHE, 2015: 20 (in Russ.).

5. Radaev V. V. The Divide among the Millennial Generation: Historical and Empirical Justifications. (Part one). *Sotsiologicheskii zhurnal*, 2020: 3: 30–63 (in Russ.). DOI: 10.19181/socjour.2020.26.3.7395; EDN: PCGGMH.
6. Berri A. Dynamiques de la motorisation et des dépenses de transport des ménages: Analyses sur données individuelles et semi-agrégées: Diss. Paris 1, 2005. Accessed 31.07.2024. URL: <https://theses.fr/2005PA010066>.
7. Berri A., Madre J. L., Bussiere Y. Étalement urbain, contexte économique et croissance de la circulation automobile des ménages en France: projections à l'horizon 2020. *Recherche, transports, sécurité*, 2005: 89: 305–326. DOI: 10.3166/rts.89.305-326.
8. Berri A. A cross-country comparison of household, car ownership: A Cohort Analysis. *IATSS research*, 2009: 33(2): 21–38. DOI: 10.1016/S0386-1112(14)60242-9.
9. Cornut B. Longitudinal analysis of car ownership and car travel demand in the Paris region using a pseudo-panel data approach. *Transportation Research Procedia*, 2016: 13: 61–71. DOI: 10.1016/j.trpro.2016.05.007.
10. Giesel F., Nobis C. The impact of carsharing on car ownership in German cities. *Transportation Research Procedia*, 2016: 19: 215–224. DOI: 10.1016/j.trpro.2016.12.082.
11. Dargay J., Vythoulkas P. Estimation of dynamic transport demand models using pseudo-panel data. 8th World Conference on Transport Research, Antwerp, Belgium. 1998: 12–17. Accessed 30.07.2024. URL: <http://www.jstor.org/stable/20053816>.
12. Dargay J. M., Vythoulkas P. C. Estimation of a dynamic car ownership model: a pseudo-panel approach. *Journal of transport economics and policy*, 1999: 33(3): 287–301. Accessed 31.07.2024. URL: <https://www.jstor.org/stable/20053816>.
13. Dargay J. M. The effect of income on car ownership: evidence of asymmetry. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 2001: 35(9): 807–821. DOI: 10.1016/S0965-8564(00)00018-5.
14. Dargay J. M. Determinants of car ownership in rural and urban areas: a pseudo-panel analysis. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 2002: 38(5): 351–366. DOI: 10.1016/S1366-5545(01)00019-9.
15. Iacono M. et al. Cohort Effects and Their Influence on Car Ownership. Working Papers 000138, University of Minnesota: Nexus Research Group. 2015. Accessed 30.07.2024. URL: <https://hdl.handle.net/11299/179833>.
16. Lydall H. The life cycle in income, saving, and asset ownership. *Econometrica: Journal of the Econometric Society*, 1955: 23(2): 131–150. DOI: 10.2307/1907873.
17. Papu Carrone A. V., Rich J. Are car ownership preferences changing? An age cohort analysis. Paper presented at hEART 2018: 7th Symposium of the European Association for Research in Transportation, Athens. Greece. 2018. Accessed 31.07.2024. URL: <https://orbit.dtu.dk/en/publications/are-car-ownership-preferences-changing-an-age-cohort-analysis>.
18. Thakuria P., Menchu S., Tang L. Car ownership among young adults: Generational and period-specific perspective. *Transportation Research Record*, 2010: 2156 (1): 1–8. DOI: 10.3141/2156-01.

The article was submitted on: August 2, 2024

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Tatiana V. Kulakova, Doctor of Economic Sciences, Director of Centre for Transport Economics in Institute for Transport Economics and Transport Policy Studies of Faculty of Urban and Regional Development

Maria A. Moiseeva, Chief Expert of Centre for Transport Economics in Institute for Transport Economics and Transport Policy Studies of Faculty of Urban and Regional Development

Ekaterina M. Reshetova, Candidate of Economic Sciences, Senior Research Fellow of Centre for Transport Economics in Institute for Transport Economics and Transport Policy Studies of Faculty of Urban and Regional Development

Yulia E. Shulika, Candidate of Political Sciences, Leading Analyst of Centre for Transport Economics in Institute for Transport Economics and Transport Policy Studies of Faculty of Urban and Regional Development