

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ШЕРИНГОВОЙ ЭКОНОМИКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

С. В. Бойко¹, М. И. Сухинина¹

¹Донецкая академия управления и государственной службы (Донецк, Россия)

АННОТАЦИЯ

Введение. Статья посвящена анализу шеринговой экономики в России с фокусировкой на наиболее распространенном сегменте – каршеринге. Изменение отношения общества к владению автомобилем и рост интереса к совместному использованию ресурсов создают новые условия для исследования каршеринга как социального явления. В условиях экономической нестабильности каршеринг может стать более доступным вариантом пользования автомобилем для многих людей, что делает актуальным исследование этой темы с точки зрения экономической эффективности. Изучение каршеринга важно для понимания современных тенденций в транспортной сфере и их влияния на общество и экономику. Проведённое исследование опирается на данные о динамике роста шеринга в РФ, прогноз его развития до 2025 года, а также анализ преимуществ и недостатков различных видов шеринга.

Материалы и методы. Информационную базу исследования составили научно-практические материалы, законодательные и нормативные акты в области шеринг-экономики. Исследование проведено при помощи общенаучных методов: анализ работ авторов, синтез и сравнение информации, применение системно-функционального и комплексного подходов, кроме того, графический, абстрактно-логический методы и метод системного анализа.

Результаты. Исследование показало, что шеринг-экономика в России демонстрирует устойчивый рост, особенно в сегменте каршеринга. К 2025 году ожидается, что общий объём шеринговой экономики превысит 2 трлн рублей. В статье рассматриваются преимущества шеринговой экономики, такие как снижение потребления ресурсов, экономия денег и улучшение экологической ситуации, а также недостатки, к которым можно отнести возможные проблемы с безопасностью и надёжностью сервисов.

Выводы. Каршеринг в России имеет большой потенциал для дальнейшего развития. В Российской Федерации развитие шеринга стало одним из приоритетов в условиях увеличения потребности в мобильности и экологической ответственности. Однако существует ряд проблем, которые затрудняют развитие этого сектора: ограниченное законодательство, недостаток инфраструктуры, проблемы с безопасностью. Таким образом, для развития шеринга в России на уровне субъектов необходимо: внесение изменений в законодательство, включая правовую базу для шеринговых компаний; развитие инфраструктуры, в том числе расширение сети велопрокатов и создание новых парковочных зон; повышение безопасности участников шеринга путем проведения образовательных кампаний и контроля со стороны властей.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: шеринг-экономика, каршеринг, цифровизация, прогнозирование, устойчивое развитие, транспортные системы, автопарк.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ:

Бойко С. В., Сухинина М. И. Проблемы и перспективы развития шеринговой экономики Российской Федерации // Муниципалитет: экономика и управление. 2024. № 3. С. 7–17. DOI: 10.22394/2304-3385-2024-3-7-17. EDN SNMНTE.

© С. В. Бойко, М. И. Сухинина, 2024

Open Access This article is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License, which permits use, sharing, adaptation, distribution and reproduction in any medium or format, as long as you give appropriate credit to the original author(s) and the source, provide a link to the Creative Commons license, and indicate if changes were made.



ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ:

Бойко Светлана Владимировна – Донецкая академия управления и государственной службы (283015, Россия, г. Донецк, ул. Челюскинцев, 163-а) – *доцент кафедры финансовых услуг и банковского дела*; el-terplo@bk.ru. SPIN-код: 4071-2611.

Сухинина Марина Игоревна – Донецкая академия управления и государственной службы (283015, Россия, г. Донецк, ул. Челюскинцев, 163-а) – *ассистент кафедры финансовых услуг и банковского дела*; mi_sukhinina@mail.ru. SPIN-код: 5439-8369.

Статья поступила: 25.07.2024; рецензия получена: 28.08.2024; принята к публикации: 25.09.2024.

PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF THE SHEARING ECONOMY OF THE RUSSIAN FEDERATION

S. V. Boyko¹, M. I. Sukhinina¹

¹ Donetsk Academy of Management and Public Administration (Donetsk, Russia)

ABSTRACT

Introduction. The article is devoted to the analysis of the carsharing economy in Russia with a focus on the most widespread segment – carsharing. Changing public attitudes towards car ownership and growing interest in resource sharing create new conditions for the study of carsharing as a social phenomenon. In conditions of economic instability, carsharing may become a more affordable option for many people, which makes its study relevant in terms of economic efficiency. The study of carsharing is important for understanding current trends in transportation and their impact on society and the economy. The conducted research is based on the data on the dynamics of the growth of carsharing in the Russian Federation, the forecast of its development until 2025, as well as the analysis of advantages and disadvantages of different types of carsharing.

Methods. The study was carried out with the help of general scientific methods, including the analysis of authors' works, synthesis and comparison of information, application of system-functional and complex approaches.

Results. The research has shown that the carsharing economy in Russia demonstrates steady growth, especially in the carsharing segment. By 2025, the total volume of the sharing economy is expected to exceed 2 trillion rubles. The article discusses the advantages of the sharing economy, such as reducing resource consumption, saving money and improving the environmental situation, and the disadvantages, which include possible problems with the safety and reliability of services.

Conclusions. Carsharing in Russia has great potential for further development. In the Russian Federation, the development of carsharing has become a priority in the context of increasing demand for mobility and environmental responsibility. However, there are a number of problems that hinder the development of this sector: limited legislation, lack of infrastructure, and safety issues. Thus, the development of sharing in Russia requires: improvement of legislation, including the legal framework for sharing companies; development of infrastructure, including expansion of the bicycle rental network and creation of new parking zones; improvement of safety of sharing participants, including through educational campaigns and control by the authorities.

KEYWORDS: sharing-economy, carsharing, digitalization, forecasting, sustainable development, transportation systems, fleet.

FOR CITATION:

Boyko, S. V., Sukhinina, M. I. (2024) Problems and prospects of development of the shearing economy of the Russian Federation. *Municipality: Economics and Management*, (3), 7–17. <https://doi.org/10.22394/2304-3385-2024-3-7-17>. <https://elibrary.ru/snmhte>.

AUTHORS' INFORMATION:

Svetlana V. Boyko – Donetsk Academy of Management and Public Administration (283015, Donetsk, Chelyuskintsev, 163a) – *Associate Professor of the Department of Financial Services and Banking*; el-teplo@bk.ru. SPIN-code: 4071-2611.

Marina I. Sukhinina – Donetsk Academy of Management and Public Administration (83015, Donetsk, Chelyuskintsev, 163a) – *assistant professor of the Department of Financial Services and Banking*; mi_sukhinina@mail.ru. SPIN-code: 5439-8369.

The article was submitted 25.07.2024; reviewed 28.08.2024; accepted for publication 25.09.2024.

Введение

Шеринговая экономика, или экономика совместного потребления, представляет собой модель, в которой ресурсы, такие как автомобили, жилье и инструменты, делятся между пользователями. Данный вид экономики способствует более рациональному использованию ресурсов, что позволяет уменьшить избыточное потребление и снизить нагрузку на окружающую среду. Пользователи могут экономить деньги, получая доступ к ресурсам без необходимости их покупки. Это особенно актуально для товаров, которые используются нечасто. Кроме того, шеринговая экономика способствует созданию сообществ и укреплению социальных связей между людьми, что может привести к более тесному взаимодействию и сотрудничеству. Модель совместного потребления может стать действенным инструментом снижения уровня загрязнения окружающей среды, поскольку она способствует уменьшению потребности в производстве новых товаров и стимулирует повторное использование уже существующих ресурсов.

Шеринговая экономика предоставляет пользователям гибкость в доступе к ресурсам, что может быть особенно полезно в условиях быстро меняющегося рынка и потребностей. Эта модель открывает возможности для стартапов и малых предприятий, предлагая новые пути для монетизации активов и услуг. В целом, шеринговая экономика представляет собой важный шаг к более устойчивому и эффективному обществу, способствуя как экономическому, так и социальному развитию. Одной из предпосылок её появления является урбанизация. После заселения городов людьми и увеличения плотности населения изменился темп жизни, что привело к появлению и развитию цифровых технологий. Они стали

импульсом для развития шеринговой экономики, поскольку основа ее функционирования – онлайн-продвижение каких-либо товаров и услуг через использование онлайн-приложений, сайтов и других онлайн-площадок. Поэтому на сегодняшний день наблюдается заметная тенденция роста популярности идеи совместного использования товаров и услуг вместо осуществления их полноценной покупки.

Обзор литературы

Вопросы экономики совместного потребления (шеринговой экономики) поднимаются современными учёными достаточно активно. Так, И. З. Аюшева рассматривает специфику гражданско-правовых норм, регулирующих расчётные операции, в контексте развития экономики совместного потребления [2], правовые основы в каршеринге представлены в работах Т. А. Бубновской [5], П. Д. Бурдаева [6] и А. Т. Суфиева [15], а правовую характеристику и особенности договора каршеринга рассматривает И. А. Кулешова [10].

Мировые тенденции развития экономики совместного потребления разбирает Н. Н. Батова [4], экономика совместного использования как потенциал для создания зелёных профессий и рабочих мест представлена в работах Ю. В. Ермолаевой [8]. Влияние каршеринговых служб на автомобильный рынок и налоговые поступления в государственный бюджет описывает в своих трудах В. В. Ерофеев [9]. А. М. Литвинов [11] изучал последствия влияния активного развития экономики шеринга как специфической формы конкуренции на конкурентные основы рынка. Кроме того, актуальные тенденции развития шеринг-экономики в России обозначены в трудах Е. М. Сайедж [13] и В. В. Серединой [14].

Изложение основного материала

Динамика развития шеринга в Российской Федерации показывает постепенное увеличение количества компаний, предлагающих услуги аренды автомобилей, велосипедов, скутеров и других видов транспорта на краткосрочные периоды. В крупнейших городах страны уже наблюдается развитая система использования шеринга. Предполагается, что заданный тренд будет только усиливаться (рис. 1).

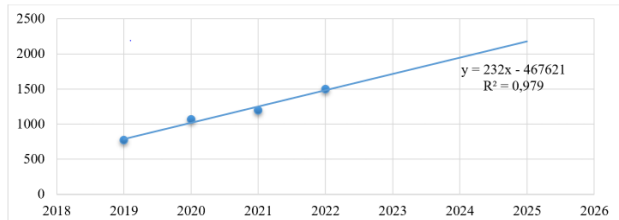


Рисунок 1 – Динамика общего объёма шеринговой экономики и прогноз на ближайшие годы, млрд рублей¹

Из диаграммы видно, что линия тренда имеет восходящий вид, что говорит о продолжающемся

развитии данной сферы. Для прогнозирования значений объёма шеринговой экономики было рассчитано уравнение линии тренда, величина достоверности аппроксимации в данном случае близка к 1, что говорит об адекватности описания модели. Таким образом, можно предположить, что к 2025 году общий объём шеринговой экономики будет свыше 2000 млрд рублей. Это обуславливает необходимость анализа данной темы.

Шеринг-экономика – это экономика совместного использования товаров и услуг, когда люди могут обмениваться или делиться вещами [3]. Она становится всё более популярной по причине повышения доступности интернета и мобильных технологий. Преимущества шеринговой экономики включают снижение потребления ресурсов, экономию денег и улучшение экологической ситуации. Однако существуют и недостатки, такие как возможные проблемы с безопасностью и надёжностью сервисов (табл. 1) [1].

Таблица 1 – Виды шеринга, их преимущества и недостатки [3; 8; 16]

Виды шеринга	Преимущества	Недостатки
Каршеринг	1. Удобство: не нужно искать парковку, можно быстро менять машину на более подходящую. 2. Гибкость: возможность арендовать автомобиль на любой необходимый срок, от нескольких часов до нескольких дней	1. Ограничения: требуется наличие водительского удостоверения и определенного стажа. 2. Риск повреждений: ответственность за повреждения машины может лечь на арендатора
Байкшеринг и кикшеринг	1. Мобильность: возможность быстро перемещаться по городу. 2. Экологичность: велосипеды и самокаты являются наиболее экологичным видом транспорта	Зависимость от погоды: использование велосипедов и самокатов может быть затруднено в плохую погоду
Дресскроссинг	Экономичность: возможность обновить гардероб без больших затрат	Риск потери или порчи вещей
Буккроссинг	Экономичность: нет необходимости покупать новые книги	Риск заражения: книги могут переносить микробы и вирусы
Флетшеринг и коливинг	1. Экономия: аренда жилья может быть дешевле, чем покупка или содержание собственного жилья. 2. Гибкость: возможность подобрать жилье под свои потребности и бюджет	Риск конфликтов: совместное проживание с незнакомыми людьми может привести к конфликтам

Программы реализации проектов шеринга включают в себя разработку удобных мобильных приложений, расширение сети станций для аренды транспорта, внедрение инновационных технологий в управление учётом средств и повышение уровня безопасности [16].

Прогноз развития шеринга на 2025 год предполагает увеличение числа пользователей и расширение ассортимента предлагаемых услуг [7]. Также

ожидается, что шеринг станет более доступным в регионах и получит широкое распространение как в крупных городах, так и в небольших населённых пунктах. Стремительное развитие технологий в области автономных и электрических транспортных средств также сыграет важную роль в развитии данной отрасли.

Некоторые виды шеринга стали более развитыми технологически и институционально, так как

¹ Исследование рынка совместной мобильности и каршеринга в России / группа компаний Б1. – Декабрь 2023 года. – URL: https://vk.com/doc232813621_672910695?hash=21V0GZH7NE4sTxPQVr3kjkjG6EtIWZpVPDQpzXWfMsX&dl=EUomyaLYnJuGLQ2jxjLlbsmwZ3CZOiGzEFpDPGzUG4.

они соответствуют современным тенденциям и потребностям общества. В большинстве случаев пользователи предпочитают каршеринг, флетшеринг, коливинг, байкшеринг и кикшеринг. Остальные виды шеринга, например, дресскроссинг, буккроссинг не набрали такой популярности [3].

Каршеринг получил широкое распространение в последние годы, потому что он удобен для людей, которые не хотят иметь личный автомобиль, но нуждаются в нем на короткое время.

Байкшеринг и кикшеринг завоевали популярность благодаря тому, что данные виды транспорта не требуют большого пространства для хранения и парковки, что делает их идеальными для городских жителей. Люди без водительского удостоверения в хорошую погоду могут арендовать велосипед или самокат на короткое время, чтобы прокатиться по городу или быстрее добраться до места назначения. Стоимость аренды ниже, чем покупка и содержание личного транспорта [4].

Флетшеринг и коливинг стали востребованными ввиду того, что они предоставляют людям возможность жить в сообществе с другими людьми, которые разделяют их интересы и ценности. Это может быть отличным способом экономии денег, поскольку жильцы могут делить расходы на аренду, коммунальные услуги и осуществлять другие совместные траты. Кроме того, эти виды жилья могут быть более доступными для людей, которые не могут позволить себе отдельное жилье. Обычно таким видом шеринга пользуются путешественники, студенты и просто люди с ограниченным бюджетом [5].

Совместное использование одежды (дресскроссинг) может быть не очень удобным по причине беспокойства за свое здоровье. Одежда может быть переносчиком микробов, поэтому люди предпочитают иметь свою собственную одежду.

Буккроссинг не стал популярным, поскольку многие люди останавливают свой выбор на цифровых форматах, а любители бумажных изданий зачастую не хотят отдавать книги в совместное пользование, так как обеспокоены недобросовестным использованием со стороны других людей, что приводит к потере презентабельного вида издания.

В большинстве случаев шеринг рассчитан на интересы молодежи. Преимущественно подростки и молодые люди не хотят тратить продолжительное

количество времени на аккумуляцию денежных средств, потом покупать и накапливать вещи, а хотят пользоваться ими здесь и сейчас и продолжать быть мобильными.

Так как каршеринг обладает наиболее высокой развитостью в разрезе шеринга в целом, далее будет проведен его всесторонний анализ [16].

На сегодняшний день в Российской Федерации каршеринг не имеет полноценной юридической поддержки, направленной на определение правовых норм в отношении договора о каршеринге. При этом развитие каршеринга в нашей стране происходит достаточно активно, и участие государства в процессе создания условий для реализации программ каршеринга существенное. По причине отсутствия нормативно-правовой базы в рамках экономики совместного пользования возникают некоторые споры. Гражданский кодекс Российской Федерации не фокусирует внимание на специфике договора каршеринга. Однако институт каршеринга не игнорируется российским законодательством полностью. В соответствии с пп. 1.1 постановления Правительства Москвы от 31 августа 2011 года № 405-ПП каршеринг определяется как предоставление легковых автомобилей в краткосрочную (до 24 часов) аренду на основе поминутной тарификации физическим лицам для целей, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности (далее – услуга каршеринга)².

Постановление Правительства Москвы № 405-ПП, ограничивающее аренду автомобиля в пределах суток, было пересмотрено постановлением Правительства Москвы № 1422-ПП от 14.09.2021 года³, результате которого максимальный срок аренды автомобиля в выходные и праздничные дни был расширен до семи календарных дней.

Частично сущность каршеринга отражена в распоряжении Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р⁴, из которого можно понять, что под каршерингом понимают вид краткосрочной аренды автомобиля у специализирующихся на данном виде услуг компаний. Однако нормативно-правовая база не позволяет полноценно описать механизм действия каршеринга в Российской Федерации, также при этом отсутствует единое правовое регулирование договора каршеринга, что несет за собой риски как для пользователя каршеринга, так и для арендодателей.

² Постановление Правительства Москвы от 31.08.2011 № 405-ПП «О городской поддержке таксомоторных перевозок и услуги каршеринг в городе Москве» (в ред. от 01.06.2021) // СПС «КонсультантПлюс».

³ Постановление Правительства Москвы от от 14.09.2021 № 1422-ПП «О внесении изменений в Постановления Правительства Москвы от 15 февраля 2011 г. № 32-ПП и от 17 мая 2013 г. № 289-ПП». П. 2.5. — URL: <https://www.mos.ru/authority/documents/doc/47066220/>.

⁴ Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // СЗ РФ. 2020. № 13. Ст. 1995.

Пользователь каршеринга может быть безосновательно обвинен за ненадлежащее использование объекта аренды вплоть до штрафа и судебных разбирательств, а со стороны каршеринговых компаний существует риск возникновения задолженности и неоплаченного ущерба в случае повреждения объекта аренды пользователем каршеринга. В правовом поле важно создать единый механизм регулирования договоров каршеринга для определения обязательств, принятых обеими сторонами в рамках договора каршеринга, и уровня ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение таких обязательств. Это поможет решить противоречия для разрешения вопросов по договору каршеринга.

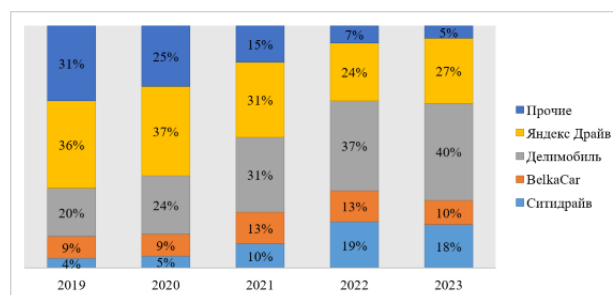
Каршеринг считается сложной категорией, которая на законодательном уровне не имеет специальных норм, по этой причине каршерингу часто присваивают другие виды норм. К основным договорам, правовые нормы которых могут на практике использоваться для договора каршеринга, относят договор проката и договор аренды транспортного средства без экипажа. В разрезе таких оснований, как юридическая характеристика, объект договора, срок использования, способ оплаты, форма договора и обязательства обеих сторон, договор каршеринга имеет отличительные особенности в сравнении с вышеперечисленными договорами. К таким особенностям относятся: безакцептная оплата, срок аренды, который составляет 24 часа в будни и до 7 дней в праздничные и выходные, обязательства сторон, которые меняются и среди каршеринговых компаний. Перечисленные виды договоров направлены на удовлетворение потребностей во временном пользовании объектом аренды, но каждый из них имеет свои особенности, обусловленные спецификой аренды и условиями предоставления услуг. Из этого следует, что договор каршеринга является смешанным видом договора аренды, имеющим свои особенности [6].

Транспорт представляет собой ключевую составляющую в социально-экономическом прогрессе государства, требуя при этом значительных вложений средств и оказывая немалое влияние на состояние окружающей среды. Невозможно переоценить значимость транспортных услуг для экономики и повседневного существования людей. К тому же, транспортные средства являются одним из главных источников городского шума и оказывают ощутимое влияние на создание теплового загрязнения окружающей среды.

Каршеринг – это сравнительно новый для России вид услуг как с правовой, так и с экономической точки зрения. Этот рынок развивается и имеет большой потенциал. Количество операторов каршеринга и доступных для аренды автомобилей постоянно растет. Однако каршеринг все еще мало распространен за пределами крупных городов, его нельзя назвать неотъемлемой частью общественной жизни, как, например, услуги такси [8].

Исходя из данных (рис. 2), можно сделать вывод, что с 2019 года складывается устойчивая тенденция формирования рынка каршеринга четырьмя основными компаниями, сократив долю прочих операторов с 31% до 7%.

Лидером последних нескольких лет является компания «Яндекс», однако её удельный вес на рынке каршеринга постепенно сокращается, и в 2022 г. она уступила лидерство «Делимобилю». Также прослеживается рост удельного веса компаний «Ситидрайв» и «БелкаКар».



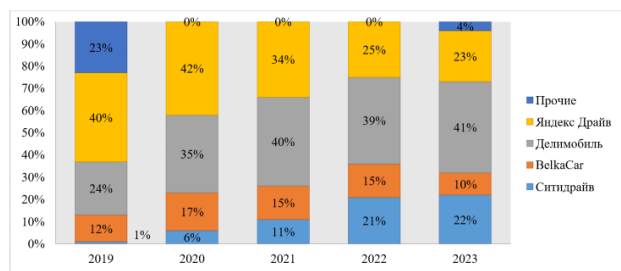
Источник: составлено авторами по данным анализа группы компаний Б1 [12].

Рисунок 2 – Структура выручки по операторам каршеринга в РФ в динамике, %

Эксперты прогнозируют, что тенденция к консолидации рынка будет сохраняться до 2028 года. Это связано с высокими требованиями для входа на рынок по причине широкого охвата обслуживаемых территорий. Поддерживать конкурентоспособность новым компаниям будет достаточно сложно: необходимо быстрое реагирование на внешние факторы, багаж специфических знаний и использование сжатых сроков при осуществлении инвестиций [10]. В 2023 году объём рынка каршеринга в Российской Федерации составил 44 млрд рублей, что в первую очередь связано со стагнацией спроса на личные автомобили на фоне их резкого подорожания. Кроме того, стоимость владения персональной машиной увеличилась, а автокредиты стали менее привлекательными [13].

Автопарков каршеринговых компаний значительно больше, чем таксомоторных, чтобы пользователи могли арендовать автомобили в кратчайшие

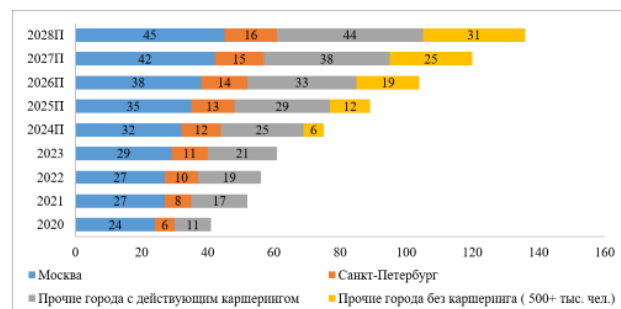
сроки. В условиях быстрого ритма жизни крупных городов мобильность граждан имеет большое значение. Для обеспечения этой мобильности каршеринговая компания должна иметь большой автопарк, что требует значительных финансовых вложений. Кроме того, в связи со спецификой каршеринговых отношений автомобили должны быть доступны для аренды в любое время суток и в любой точке города (рис. 3).



Источник: составлено авторами по данным анализа группы компаний Б1 [12].

Рисунок 3 – Оценка структуры автомобильного парка различных операторов, тыс. ед.

Анализируя данные, представленные на рисунке 4, стоит указать на рост объема парка автомобилей: стабильно первое место занимает столица – город Москва.



Источник: составлено авторами по данным анализа группы компаний Б1 [12].

Рисунок 4 – Парк автомобилей в разрезе по городам Российской Федерации, тыс. ед.

Прогнозное значение по объёму парка автомобилей начнет расти в небольших городах, что может быть связано с экспансией крупных компаний и расширению бизнеса [14]. Следует отметить, что у второго крупного города – Санкт-Петербурга – рост значения будет небольшим, что обусловлено популярностью у населения других видов транспорта – автобусы, метрополитен и т. д.

В связи с особенностями каршеринговой деятельности автомобили находятся круглосуточно на улицах города, где не может быть гарантирована их стопроцентная сохранность. В результате оператор каршеринга берет на себя дополнительные риски, сопряженные с непредвиденными ремонтными работами и простоем транспортного средства. Все эти

факторы свидетельствуют о том, что российский каршеринг как молодое и развивающееся направление общественного транспорта нуждается в определенной поддержке со стороны правительства, ведь большинство последствий его развития являются благоприятными для государства.

К основным позитивным результатам развития каршеринга относятся:

1) *налоговые поступления*. Развитие каршеринга может привести к увеличению налоговых поступлений за счет увеличения экономической активности и потребительского спроса. Например, увеличение числа пользователей каршеринговых услуг может привести к росту продаж автомобилей и запчастей, а также увеличению доходов от аренды автомобилей. Кроме того, развитие каршеринга может стимулировать развитие других отраслей, таких как производство электроэнергии, обслуживание автомобилей и многих других [9];

2) *создание рабочих мест*. Развитие каршерингового сервиса требует создания новых рабочих мест в различных сферах. Таким сервисам необходимы сотрудники для обслуживания и ремонта автомобилей, разработки программного обеспечения и поддержки клиентов. Ко всему прочему, открытие новых точек проката автомобилей также создаст дополнительные рабочие места [8];

3) *улучшение транспортной инфраструктуры*. Развитие каршеринговых сервисов активно стимулирует улучшение транспортной инфраструктуры и развитие общественного транспорта, велосипедных дорожек, пешеходных зон, поскольку горожанам зачастую будет удобнее и выгоднее пользоваться этими видами транспорта вместо личных автомобилей. Также каршеринг может повлиять на изменение градостроительных норм, что в свою очередь приведет к улучшению городской среды в пользу пешеходов и уменьшения количества личных транспортных средств, что повысит качество жизни горожан;

4) *снижение выбросов парниковых газов*. Использование каршеринговых автомобилей может способствовать снижению выбросов парниковых газов за счет снижения количества эксплуатируемых машин и использования более экологичных видов транспорта. Например, электромобили, применяемые в рамках каршеринговой системы, производят значительно меньше выбросов, чем автомобили с двигателями внутреннего сгорания. Также использование каршеринговых машин может снизить общий пробег автомобилей, что тоже способствует снижению выбросов [8].

Как видно из графика (рис. 5), потенциал рынка каршеринга в России достаточно динамичный. Это связано с ростом спроса на данный вид транспорта и развитием технологий. Однако для реализации этого потенциала необходимо решить ряд проблем, включая низкую информированность населения и недостаточную инфраструктуру.



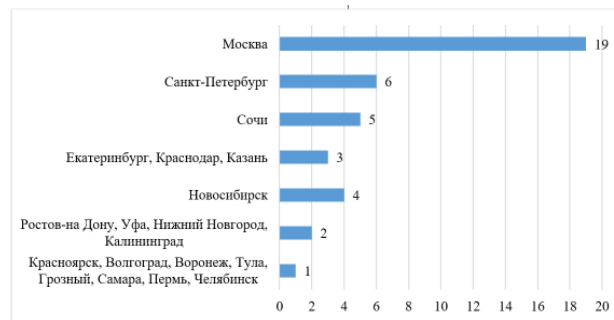
Источник: составлено авторами по данным анализа группы компаний Б1 [12].

Рисунок 5 – Потенциал развития рынка каршеринга в Российской Федерации

На графике заметен значительный рост автопарка, однако можно проследить тенденцию уменьшения доли автомобилей западного производства в связи с санкционными ограничениями и увеличение количества автомобилей азиатского, в частности, китайского производства. В плане выручки

также прослеживается плавная тенденция роста, однако на рынок могут повлиять законодательные изменения и появление новых игроков, а также социально-экономическая ситуация в России.

Исходя из данных рисунка 6, можно сделать вывод, что лидирующую позицию по использованию услуг каршеринга занимает Москва, отрыв от ближайшего конкурента – Санкт-Петербурга – 13%.



Источник: составлено авторами по данным анализа группы компаний Б1 [12].

Рисунок 6 – Процент использования услуг каршеринга по городам России

Из анализа карты Российской Федерации (рис. 7) прослеживается тенденция расширения услуг каршеринга в регионах центральной полосы (Республика Башкортостан, Пермский край), а также регионах Дальнего востока (Красноярский край, Новосибирская область).



Источник: составлено авторами по данным анализа группы компаний Б1 [12].

Рисунок 7 – Карта Российской Федерации по распространённости каршеринга (в разрезе регионов)

Распределение уровня развития каршеринга в регионах напрямую связано с густонаселенностью городов и уровнем платежеспособности населения.

Несмотря на все положительные стороны развития каршеринга, государство может столкнуться и с негативной стороной данной технологии. Без соответствующих нормативно-правовых актов, которые могли бы регулировать каршеринг, а также без улучшения дорожной инфраструктуры люди могут столкнуться с рядом проблем [5]. К примеру, повышение нагрузки на дороги и увеличение конкуренции для общественного транспорта может привести к снижению качества обслуживания и покрытия дорожных маршрутов.

Для урегулирования всех возможных проблем, связанных с развитием каршеринга, государство может применить ряд мер:

1) *улучшение дорожной инфраструктуры.* Направить инвестиции в развитие дорожной инфраструктуры, включая строительство новых дорог и модернизацию существующих, расширение парка общественного транспорта, чтобы справиться с увеличенным трафиком;

2) *регулирование количества автомобилей.* Введение ограничений на количество автомобилей каршеринга в определенных районах или введение штрафов за неправильную парковку и перегрузку дорог может снизить заторы и износ дорожного покрытия;

3) *экологические ограничения.* Поощрение использования экологически чистых автомобилей в каршеринге и введение штрафов за выбросы вредных веществ поможет снизить негативное воздействие на окружающую среду;

4) *регулирование нормативно-правовых актов,* связанных с каршерингом. Введение строгих нормативов и правил для каршеринговых компаний, обеспечивающих безопасные и справедливые условия аренды машин;

5) *инновации в общественном транспорте.* Интеграция каршеринга с общественным транспортом, таким как метро, автобусы и велосипеды, может повысить доступность и удобство альтернативных видов транспорта.

Эти меры требуют сотрудничества правительства с каршеринговыми компаниями, а также внимательного мониторинга и регулярного обновления политик для достижения желаемых результатов.

Подводя итог, следует отметить, что договор каршеринга требует дополнительного правового регулирования. Рекомендуется систематизировать нормы, регулирующие этот вид договора и определяющие его правовую природу, на законодательном

уровне. Было выяснено, что договор каршеринга является смешанным видом договора, который определен для удовлетворения потребностей временного пользования арендуемым объектом и обладает уникальными характеристиками, которые определяются спецификой аренды и условиями предоставления услуг. Для обеспечения развития и дальнейшего распространения каршеринга нужно учитывать экологический фактор, что даст возможность обеспечить безопасность и охрану окружающей среды. Также необходимо определить сущность и правовое регулирование договора каршеринга для защиты прав и законных интересов участников правоотношений. Развитие шеринга в Российской Федерации требует комплексного подхода и совместных усилий государства, бизнеса и общества.

Выводы

В результате анализа шеринговой экономики Российской Федерации можно сделать вывод, что данная услуга является перспективной и быстро развивающейся во всем мире. Каршеринг позволяет сократить выбросы углекислого газа и снижает загроможденность дорог, делая город более удобным для жителей. В России такой вариант аренды имеет большой потенциал для развития и уже сейчас пользуется популярностью среди жителей крупных городов. Однако существуют проблемы, требующие решения на уровне субъектов Российской Федерации уже сегодня, к таким относятся: юридическое регулирование, недостаточное количество автомобилей и ограниченная зона покрытия. Как в законодательстве, так и в научной литературе стоит открытым вопросом о том, относится ли данный договор к уже существующим видам договора аренды или же он обособлен от них.

В рамках исследования были изучены различные аспекты каршеринга: экономические, экологические и социальные, которые доказывают его эффективность и привлекательность. Также важно продолжать работать над улучшением сервиса и качества автомобилей, над снижением стоимости услуг.

Кроме того, сформирована объективная необходимость привлечения большего количества инвесторов и развития сотрудничества с другими видами транспорта, чтобы создать удобную и доступную систему общественного транспорта. Только при выполнении всех этих условий каршеринг сможет стать массовым и доступным видом транспорта во всей России.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

- [1] **Amelyaniuk K. D.** Development of marketing in the concept of sharing economy // Научный аспект. 2023. Vol. 1, No. 6. P. 42–47. EDN VMMYHL.
- [2] **Аюшеева И. З.** Гражданско-правовое регулирование расчетных отношений в условиях развития экономики совместного потребления (sharing economy) // Lex Russica (Русский закон). 2019. № 9 (154). С. 43–50. DOI 10.17803/1729-5920.2019.154.9.043-050. EDN IZXURJ.
- [3] **Баранов А. М., Сюй Б.** Теоретические аспекты развития шеринг-экономики как перспективной экономической системы информационного общества // Cifra. Экономика. 2023. № 2 (2). DOI 10.23670/ECNMS.2023.2.7. EDN ORDQMW.
- [4] **Батова Н. Н.** Мировые тенденции развития экономики совместного потребления (шеринговой экономики) / Н. Н. Батова, И. Э. Тоцицкая // Глобальные проблемы модернизации национальной экономики : материалы IX Международной научно-практической конференции, Тамбов, 13 апреля 2020 года / отв. редактор А.А. Бурмистрова [и др.]. Тамбов : Державинский, 2020. С. 271–278. EDN PBOUXX.
- [5] **Бубновская Т. А., Суворов Ю. Б.** К вопросу о каршеринге: правовые аспекты // Юрист. 2018. № 7. С. 32–36. DOI 10.18572/1812-3929-2018-7-32–36. EDN XUWYJT.
- [6] **Бурдаева П. Д.** Правовое регулирование каршеринга в Российской Федерации // Тенденции развития науки и образования. 2023. № 97-5. С. 31–34. DOI 10.18411/trnio-05-2023-253. EDN AAEEX.
- [7] **Веретенникова А. Ю.** Сценарии развития шеринг-экономики: цифровые технологии и ценностные ориентиры // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2023. Т. 16, № 6. С. 122–137. DOI 10.15838/esc.2023.6.90.7. EDN POWYLR.
- [8] **Ермолаева Ю. В.** Экономика совместного использования как потенциал для создания зеленых профессий и рабочих мест // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2022. Т. 12, № 4-1. С. 329–340. DOI 10.34670/AR.2022.70.62.042. EDN GLVHFB.
- [9] **Ерофеев В. В.** Влияние каршеринговых служб на автомобильный рынок и налоговые поступления в государственный бюджет // Системная теория оптимального функционирования цифровой экономики : сборник статей 2-й Всероссийской научной конференции, Москва, 30 мая 2023 года / под научной редакцией Г.Б. Клейнера. Москва : Государственный университет управления, 2023. С. 89–90. EDN YSTXLS.
- [10] **Кулешова И. А.** Правовая характеристика и особенности договора каршеринга // International Law Journal. 2022. Т. 5. № 4. С. 145–148. EDN AMWPYP.
- [11] **Литвинов А. М.** Экономика шеринга – особый вид конкуренции или подрыв конкурентных основ рынка // Оценка регулирующего воздействия: стратегическое партнерство органов власти, бизнеса и НКО : сборник научных трудов Международной молодежной научно-практической конференции / ответственные за выпуск Я.П. Силян, Е.Б. Дворядкина : Уральский государственный экономический университет, 2018. С. 149–152. EDN XVPFJ.
- [12] **Нестерова С. И.** Анализ рынка каршеринга в России // Вестник Самарского муниципального института управления. 2024. № 2. С. 34–48. EDN BSDRYD.
- [13] **Сайедж Е. М.** Актуальные тенденции развития шеринг-экономики в России // Векторы развития современной экономики: проблемы теории и практики : материалы Международной научно-практической конференции, Москва, 23 ноября 2021 года. Москва : Московский Политех, 2021. С. 317–320. EDN ENEZIH.
- [14] **Серегина В. В., Середина М. Н.** Современные тенденции развития экономики совместного потребления (шеринг-экономики) в России // Научно-методический электронный журнал «Концепт». 2019. № 11. С. 154–159. DOI 10.24411/2304-120X-2019-14060. EDN EQTZDV.
- [15] **Суфиева А. Т.** Правовое регулирование каршеринга в России: проблемы и перспективы развития // Тенденции развития науки и образования. 2023. № 98-4. С. 113–115. DOI 10.18411/trnio-06-2023-212. EDN UWEQYL.
- [16] **Ибрагимхалилова Т. В.** Шеринг-экономика как модель циркулярной экономики // Устойчивое развитие национальных экономик, регионов, территориально-производственных комплексов, предприятий в условиях глобализации, Донецк, 23 ноября 2022 года / под общей ред. Е.С. Шилец. Донецк : Донецкий национальный университет, 2022. С. 93–98. EDN GMKXIM.

REFERENCES

- [1] **Amelyaniuk, K. D.** (2023) Development of marketing in the concept of sharing economy. *Scientific aspect*, vol. 1, 6, 42–47. <https://elibrary.ru/vmmyhl>.
- [2] **Ayusheeva, I. Z.** (2019) Regulation of settlement relations under civil law in the context of development of the sharing economy. *Lex Russica*, 9 (154), 43–50. <https://doi.org/10.17803/1729-5920.2019.154.9.043-050>. <https://elibrary.ru/izxurj>.
- [3] **Baranov, A. M., Xu, B.** (2023) Theoretical aspects of the development of the sharing economy as a promising economic system of the information society. *Cifra. Economics*, 2 (2). <https://doi.org/10.23670/ECNMS.2023.2.7>. <https://elibrary.ru/ordqmw>.
- [4] **Batova, N. N., Tochitskaya, I. E.** (2020) Global trends in the development of the sharing economy. *Global problems of modernization of the national economy: Proceedings of the IX International scientific and practical conference, Tambov, April 13, 2020*. Tambov, Derzhavinsky Publishing House, 271–278. <https://elibrary.ru/pbouxx>.
- [5] **Bubnovskaya, T. A., Suvorov, Yu. B.** (2018) On the issue of car sharing: legal aspects. *Jurist*, 7, 32–36. <https://doi.org/10.18572/1812-3929-2018-7-32-36>. <https://elibrary.ru/xuwytj>.
- [6] **Burdaeva, P. D.** (2023) Legal regulation of car sharing in the Russian Federation. *Trends in the development of science and education*, 97-5, 31–34. <https://doi.org/10.18411/trnio-05-2023-253>. <https://elibrary.ru/aaeex>.
- [7] **Veretennikova, A. YU.** (2023) Scenarios for the development of the sharing economy: digital technologies and value orientations. *Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast*, t. 16, 6, 122–137. <https://doi.org/10.15838/esc.2023.6.90.7>. <https://elibrary.ru/powylr>.
- [8] **Ermolaeva, YU. V.** (2022) The sharing economy as a potential for creating green jobs and professions. *Economics: Yesterday, Today and Tomorrow*, t. 12, 4-1, 329–340. <https://doi.org/10.34670/AR.2022.70.62.042>. <https://elibrary.ru/glvhfb>.
- [9] **Erofeev, V. V.** (2023) The Impact of Car Sharing Services on the Automobile Market and Tax Revenues to the State Budget. *System Theory of Optimal Functioning of the Digital Economy: Collection of Articles of the 2nd All-Russian Scientific Conference, Moscow, May 30, 2023*. Moscow, State University of Management, 89–90. <https://elibrary.ru/ystxls>.
- [10] **Kuleshova, I. A.** (2022) Legal characteristics and features of the carsharing agreement. *International Law Journal*, t. 5, 4, 145–148. <https://elibrary.ru/amwpyr>.
- [11] **Litvinov, A. M.** (2018) Sharing economy – a special type of competition or undermining the competitive foundations of the market. *Assessment of regulatory impact: strategic partnership of government bodies, business and NGOs: Collection of scientific papers of the International youth scientific and practical conference*. Ekaterinburg, Ural State University of Economics, 149–152. <https://elibrary.ru/xvpfj>.

- [12] **Nesterova, S. I.** (2024) Analysis of car sharing market in Russia. *Bulletin of Samara municipal institute of management*, 2, 34–48. <https://elibrary.ru/bsdryd>.
- [13] **Sajej, E. M.** (2021) Current trends in the development of the sharing economy in Russia. *Vectors of development of the modern economy: problems of theory and practice: materials of the International scientific and practical conference, Moscow, November 23, 2021*. Moscow, Moscow Polytechnic University, 317–320. <https://elibrary.ru/ehezih>.
- [14] **Seregina, V., Seredina, M.** (2019) Current trends in the development of the sharing economy in Russia. *Scientific-methodological electronic journal "Koncept"*, 11, 154–159. <https://doi.org/10.24411/2304-120X-2019-14060>. <https://elibrary.ru/eqtzdv>.
- [15] **Sufieva, A. T.** (2023) Legal regulation of carsharing in Russia: problems and development prospects. *Trends in the development of science and education*, 98-4, 113–115. <https://doi.org/10.18411/trnio-06-2023-212>. <https://elibrary.ru/uweqyl>.
- [16] **Ibragimkhalilova, T.** (2022) Sharing economy as a model of a circular economy. *Sustainable development of national economies, regions, territorial production complexes, enterprises in the context of globalization, Donetsk, November 23, 2022*. Donetsk, Donetsk National University, 93–98. <https://elibrary.ru/gmksim>.