



Федеральное государственное образовательное бюджетное учреждение высшего образования  
**Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации**  
Краснодарский филиал Финуниверситета

## **АНАЛИТИЧЕСКАЯ ЗАПИСКА**

к кейсу «Каршеринг: вместе лучше (регулятор/государство)?»  
(Олимпиада по финансовой грамотности ЭФ МГУ им. Ломоносова)

Южный федеральный округ

Участники команды «ФинМиссия»  
студенты 2-3 курсов Краснодарского филиала  
Финуниверситета:

Михайлов Владислав Валерьевич 100DOT13SL210039@edu.fa.ru

Сандаров Лев Николаевич 100DOT13SL210224@edu.fa.ru

Иванова Дарья Александровна ivdshaa@gmail.com

Чавкин Семен Олегович Chavkin\_Sam@mail.ru

Андреева Анастасия Сергеевна N\_Andreeva30@mail.ru

Научный руководитель: старший преподаватель  
кафедры «экономика и финансы» Краснодарского  
филиала Финуниверситета

Вихарев Вадим Вячеславович vvvikharev@fa.ru

Краснодар 2024

## **Введение**

*Актуальность темы исследования* обуславливается необходимостью концептуально-логического обоснования на микро- и макроэкономическом уровнях мер государственного регулирования и поддержки развития каршеринга в России, рассматриваемых в многообразии возможных рисков, потенциальных эффектов и интересов различных групп стейкхолдеров.

*Цель исследования* состоит в том, чтобы на основании изучения теоретизированных подходов к исследованию концепции каршеринга, оценки его нормативно-правовой базы и проведенного структурно-динамического анализа развития данного сегмента экономики совместного потребления предложить концептуально-логическое обоснование мер государственного регулирования и поддержки развития каршеринга в России. *Объектом* исследования в работе выступает каршеринг как сегмент экономики совместного потребления (шеринговой экономики, шеринга), *предметом* — система финансово-экономических и институциональных параметров механизма развития каршеринга.

*Теоретико-методологической основой* настоящего исследования послужили концепции и положения, представленные в трудах отечественных и зарубежных ученых в области экономики совместного потребления и, в частности, каршеринга, а также материалы периодической печати. *Нормативно-правовой базой* исследования послужили отечественные и зарубежные законодательные и нормативные акты, а также международные стандарты, регулирующие каршеринговую деятельность. *Эмпирической основой* исследования явились материалы бухгалтерской (финансовой) отчетности отечественных и зарубежных каршеринговых компаний, статистические и эконометрические результаты исследований аналитических рейтинговых агентств и консалтинговых групп, экспертные оценки.

Для достижения цели исследования в работе использовались *методы* структурно-динамического, экономического, статистического и финансового анализа, а также экономико-математические и графико-аналитические методы, методы формальной логики.

## **1. Шеринговая парадигма и каршеринг как сегмент экономики совместного пользования**

Цифровая революция и стремительное развитие платформенных бизнес-моделей, столь кардинально трансформировавшие традиционные механизмы функционирования экономики совместного потребления и определившие ее современное сегментирование, определяют исследовательские проблемы гносеологического характера и уточнение определений ключевых категорий в рассматриваемой области. В подавляющем большинстве работ экономика совместного потребления рассматривается как равноценный синоним шеринговой экономики (шеринга), однако динамичное развитие данной отрасли, как и трансформация механизма экономических взаимоотношений в ней, не оставляют шанса на инвариантность трактовки данной экономической категории (*приложение А*).

Учитывая вариативность представленных в *приложении А* подходов к определению шеринговой экономики и руководствуясь методами формальной логики, в настоящем исследовании под шеринговой экономикой будет рассматриваться особая социально-экономическая модель взаимоотношений экономических агентов, основанная в современных реалиях, как правило, на платформенной экономике и трансформации капиталистической (собственнической) философии и психологии потребителя в направлении кооперативного пользования экономических благ, способствующая сокращению транзакционных издержек и росту эффективности использования ресурсов. Резюмируя представленный в *приложении Б* обзор авторских оценок преимуществ и недостатков модели шеринговой экономики можно выделить следующие ее преимущества: снижение транзакционных издержек экономических агентов, стимулирующее ускорение социально-экономического и технологического развития, повышение качества жизни; достижение предельно эффективного использования экономических благ путем максимизации их загруженности на единицу времени полезного использования; экологические и другие социальные экстерналии, в том числе в области развития городской среды, местных сообществ и т. п.; укрепление социальных взаимосвязей. Тогда как к ключевым недостаткам правомерно отнести следующие: недостаточность института доверия, порождающая сложность коммуникации сторон шеринговых соглашений; доступность и более низкие цены шеринговой экономики, по сравнению с традиционными форматами бизнеса, которые могут повлечь деградацию последних и дестабилизацию рынка труда в среднесрочной перспективе; рост монополизации отраслей экономики; необходимость комплексного и дифференцированного подхода к разработке механизма нормативно-правового регулирования, в т. ч. институционального и фискального, а также установления правового статуса экономических агентов шеринговых сделок; проблемы, связанные с обеспечением информационной и финансовой безопасности и др.

В вопросе о роли шеринговой экономики в борьбе с неравенством взгляды исследователей зачастую полярно расходятся<sup>1</sup>, однако если говорить о России, то имеющиеся перспективы развития отечественного фондового рынка, свершившийся выход на IPO одних российских шеринговых компаний и, потенциально возможный, — других, формируют устойчивые предпосылки вовлечения частных инвестиций в развитие отрасли (при достаточном уровне финансовой грамотности населения и дальнейшем развитии его финансовой культуры), что в совокупности должно сыграть положительную роль в сдерживании усиления социального неравенства. В таких сегментах экономики совместного пользования, как, например, каршеринг, который (являясь капиталоемким бизнесом) относится к отраслям, демонстрирующим положительных эффект масштаба, рост этих компаний будет обеспечивать увеличение нормы прибыли на единицу вложенных ресурсов.

---

<sup>1</sup> Левицкая А. Экономика в складчину – от общества собственников к обществу пользователей (22.02.2023) // GURU. Научно-популярный портал Российской экономической школы (РЭШ) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://guru.nes.ru/ekonomicheskijсловар/ekonomika-v-skladchinu-%E2%80%93-ot-obshhestva-sobstvennikov-k-obshhestvupolzovatelej.html> (дата обращения: 23.02.2024).

Стоит отметить, что, несмотря на привлекательные положительные эффекты, применение принципов и идей шеринговой экономики в равной степени возможно не в каждом сегменте современной социально-экономической системы, а наиболее устойчивые шеринговые бизнес-модели возникают на базе следующих принципов: высокая ликвидность актива, т. е. его собственная способность быть легко передаваемым между пользователями или наличие соответствующей инфраструктуры, позволяющей достичь этой ликвидности; низкая текущая загруженность производственных мощностей (если актив в среднем часто простаивает или используется неэффективно при текущем уровне потребления); значительный кумулятивный эффект на издержки от обретения во владение актива (т. е. обретение актива в собственность приведет к возникновению значительных издержек сверх затрат на его приобретение); высокая рыночная стоимость приобретения актива; быстрое накопление износа второго рода (в контексте стремительно развивающихся технологий актив быстро утрачивает актуальность, но его потребление и использование важно «здесь и сейчас»); мультипликация ценности актива, возникающая под воздействием совместного пользования<sup>2</sup>.

Помимо этого, одной из фундаментальных основ экономики совместного потребления и ее ключевыми императивами являются институт доверия и социальный капитал<sup>3</sup>, обуславливающие тот факт, что некоторые формы шеринга получили развитие, а другие — нет. Проведенный обзор получивших и не получивших развития видов шеринга (*приложение В*) свидетельствует о существенной дифференциации сегментов рынка, основанных, прежде всего, на технологических возможностях их развития и институциональных особенностях реализации конкретных бизнес-идей и концепций. Шеринговые бизнес-модели, основанные на эксплуатации активов с высокой ликвидностью (самокаты), низкой загруженностью в единицу времени и высокой стоимостью приобретения (автомобили, жилая и рабочая площадь) и владения (обслуживания) получают активное продвижение, технологическое и институциональное развитие (например, каршеринг, кикшеринг, коливинг и коворкинг), в то время как иные, не обладающие сходными характеристиками направления шеринга (например, шеринг компостных ям, прокат кур-несушек и др.), подобного развития не получают. Особую группу получивших широкое распространение видов шеринга, с позиций популярности, общественной и социальной значимости, а также финансово-экономических эффектов, занимает шеринг транспортных средств, и, в частности, каршеринг, существующая вариативность исследовательских подходов к трактовке которого (*приложение Г*) предопределяет необходимость авторского контурирования данной дефиниции.

С гносеологической точки зрения, в широком смысле, под каршерингом следовало бы понимать любое разрешенное использование автотранспортного средства лицами, не являющимися его владельцами, на условиях платности и возвратности, и в данной трактовке к

---

<sup>2</sup> Авдокушин Е.Ф., Кузнецова Е.Г. Шеринг как результат цифровизации сферы услуг. Поиск новой модели экономического развития // Вестник РГГУ: Серия «Экономика. Управление. Право». 2021. № 1. С. 28–44.

<sup>3</sup> Fukuyama F. Trust: The Social Virtues and the Creation of Prosperity // New York: Free Press, 1995. P. 480.

категории каршеринг относится любая аренда автомобиля (какой формат в принципе не противоречит природе экономики совместного потребления), в т. ч. в рамках формата P2P. Однако, как в экспертной среде, так и в современном медиапространстве (сформированном в том числе под влиянием инструментов интегрированных маркетинговых коммуникаций крупных шеринговых компаний), за каршерингом закрепилось понимание данной категории в узком смысле, и в настоящем исследовании под каршерингом рассматривается платформенная бизнес-модель краткосрочной аренды автомобиля, как правило, с поминутной тарификацией, включенными топливными и парковочными расходами и локально-территориальными ограничениями зоны использования (при этом, в зависимости от типа каршеринга Free-float / Station based / Round Trip и типа взаимодействующих в шеринге субъектов B2C / B2B / P2P данное определение нуждается в конкретизации).

Важно подчеркнуть, что идентифицируемая неоднозначность и противоречивость оценки феномена шеринговой экономики в научной и профессиональной средах при росте популярности темы в последнее десятилетие обусловлена, пожалуй, как недостаточным объемом фундаментальных исследований (ввиду отсутствия существенной официальной статистики на уровне как национальных экономик, так и мировой, а также ограничения публичного доступа к корпоративным базам данных, представляющим исследовательский интерес), так и сравнительной молодостью самой отрасли. Беспокойства отдельных исследователей и экспертов относительно потенциальных изменений на рынках труда и отдельных товарных рынках, порождаемых развитием шеринговой экономики, на наш взгляд, не противоречат принципам рынка, а, напротив, лишь способствуют росту эффективности использования ресурсов и бизнеса в целом, и, при отсутствии ограничений мобильности используемых факторов производства, содействуют лишь укреплению рыночного механизма в условиях соблюдения антимонопольного законодательства. Стоит также отметить, что, по мнению некоторых экспертов, саму по себе монополию в данном сегменте рынка (как и во многих других сегментах, относящихся к платформенным бизнес-моделям) с точки зрения пользователя, считать однозначно отрицательным явлением нельзя, ввиду удобства пользования именно одной платформой, чем постоянного пользовательского мониторинга различных платформ в поиске оптимальных условий, услуги или продукта<sup>4</sup>.

## **2 Нормативно-правовая среда каршеринга как ключевой институциональный детерминант функционирования и развития отрасли**

Проведенный обзор существующих нормативно-правовых решений (*приложение Д*), свидетельствует о том, что в современном нормативно-правовом поле преобладает дифференцированный подход к законодательному регулированию каршеринга. В некоторых

---

<sup>4</sup> Левицкая А. Экономика в складчину – от общества собственников к обществу пользователей (22.02.2023) // GURU. Научно-популярный портал Российской экономической школы (РЭШ) [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://guru.nes.ru/ekonomicheskij\\_slovar/ekonomika-v-skladchinu-%E2%80%93-ot-obshhestva-sobstvennikov-k-obshhestvu-polzovatelej.html](https://guru.nes.ru/ekonomicheskij_slovar/ekonomika-v-skladchinu-%E2%80%93-ot-obshhestva-sobstvennikov-k-obshhestvu-polzovatelej.html) (дата обращения: 23.02.2024).

странах (Китай, Франция, Россия) отсутствуют профильные законы, а регулирование каршеринга осуществляется лишь косвенно, т. е. посредством исполнения требований прочих нормативно-правовых актов; тогда как в других (США, Индия и Германия) принят ряд профильных нормативно-правовых актов (в т. ч. на региональном уровне), дающих определение каршеринга, особенности его регулирования и параметры возникающих на его основе отношений.

Важно отметить, что российское законодательство, также как, например, в Китае и Франции, не имеет специальных отдельных законодательных актов для регулирования каршеринга, однако существует ряд документов, положения которых косвенно для этого применимы: среди них ФЗ «О защите персональных данных» (вводит принципы сбора, обработки и использования персональных данных), «О защите прав потребителей» (регулирует отношения потребителей и поставщиков товаров и услуг), отдельные положения и статьи Гражданского (регулирует договорные отношения), Налогового (регулирует порядок реализации налоговых обязательств) и Уголовного кодексов, кодекса об административных правонарушениях (определяют правонарушения и меры ответственности за них). При этом определение каршеринга дано, например, в постановлении Правительства города Москвы от 31.02.2011 «О городской поддержке таксомоторных перевозок и услуги каршеринг в городе Москве», а также распоряжении Правительства РФ от 25.03.2020 «О Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» (*приложение Е*).

Необходимость отдельного ФЗ РФ экспертным сообществом оценивается противоречиво, и, в силу действенности уже существующих норм в области страхования, технического обслуживания, технических характеристик и безопасности транспортных средств (ТС), обучения водителей, ценообразования, отчетности и раскрытия информации и др., принятие подобного акта в большей степени должно быть направлено на учет особенностей каршеринговой деятельности и уточнение механизма правоотношений между владельцем ТС, пользователями платформы каршеринга и самой платформой. При этом с точки зрения иных форм государственного регулирования, совершенствование законодательства разных отраслей права (налогового, бюджетного, финансового и др.) должно быть направлено на стимулирование развития каршеринга как отрасли, функционирование которой порождает значимые социальные эффекты.

### **3. Каршеринг в России и в мире: параметрические оценки и структурно-динамический анализ**

Необходимость формирования комплексного представления о существующих тенденциях развития каршеринга в России и в мире для реализации цели исследования предопределяет проведение структурно-динамического анализа ключевых индикаторов развития отрасли.

Оценка мирового объема рынка каршеринга существенно осложняется сложившейся вариативностью подходов отнесения к нему различных сегментов рынка, а имеющиеся в настоящее время статистические данные носят фрагментарный, зачастую вероятностный характер, и сформированы не на основе государственной статистики отдельных стран мира или статистических баз крупных международных организаций, а на основе различных специализированных исследований аналитических и рейтинговых агентств, консалтинговых групп или отдельных ученых/экспертов. Устойчивая положительная динамика объема мирового рынка каршеринга (*приложение Ж, рисунок 2*) и ускоряющиеся темпы его прироста характерны для любой отрасли на начальных этапах ее жизненного цикла. Рейтинг крупнейших мировых каршеринговых компаний по номинальной выручке (*приложение Ж, рисунок 3*) говорит о том, что CR4 (индекс концентрации в отрасли) достигает 38 % (суммарная доля четырех крупнейших компаний на рынке), а крупнейшие российские компании по номинальной выручке (с пересчетом в долл. США) в ТОП-10 не попадают.

При этом по критерию объема автопарка лидером каршеринга среди городов мира является Москва (*приложение 3, рисунок 6*), существенно опережая крупнейший на планете город по численности населения Токио и столицу Китая — Пекин, что свидетельствует об относительной популярности как самого продукта, так и развитости отрасли как таковой. О динамичном развитии российского каршеринга свидетельствуют как стабильный рост выручки всех крупнейших российских каршеринговых компаний большой четверки — Делимобиль, Яндекс.Драйв, Ситидрайв и VelkaCar (*приложение 3, рисунок 7*), — так и рост их автопарка (*приложение 3, рисунок 8*). Абсолютным лидером рынка к концу рассматриваемого периода является Делимобиль, отобравший пальму первенства по объему выручки у Яндекс.Драйв в 2022 г., что оказало влияние на изменения долей рассматриваемых компаний на рынке (*приложение Ж, рисунок 4*), а по объему автопарка — еще в 2021 г. Об усилении тенденции монополизации рынка свидетельствует устойчивая положительная динамика индекса концентрации в отрасли (*приложение Ж, рисунок 5*), что предопределяет меры по активизации контроля ФАС как за существующей ситуацией на рынке и потенциальном картельном сговоре, так и возможными сделками M&A (от англ. mergers and acquisitions, — сделки по слиянию и поглощению).

В качестве основных драйверов роста каршеринга в России можно выделить следующие: сокращение спроса на личные авто на фоне роста стоимости покупки и владения автомобилем и удорожания кредитов; повышение тарифов такси; развитие платформенных бизнес-моделей; рост популярности модели шеринга, особенно среди молодежи; тренд на декарбонизацию и устойчивое, экологическое развитие; недостаток рабочей силы в такси; относительная экономическая выгода (по оценке Б1, российскому потребителю шеринг

обходится на 35 % дешевле такси и втрое дешевле содержания собственного авто<sup>5</sup>) и прочие факторы.

Важно также отметить, что причинами неразвитости сегмента P2P-каршеринга в России явились, на наш взгляд, прежде всего, такие институциональные детерминанты, как недостаточный уровень доверия экономических агентов к предоставлению в пользование личного автомобиля (отношение «к чужому» не как «к своему»), историко-культурные и ментальные факторы, риски порчи имущества (несмотря на развитость института страхования, порча автомобиля значительно повышает экономические издержки собственника за счет временного неиспользования автотранспортного средства, времени поиска автосервиса или заказа запчастей, времени получения страховых выплат, рисков некачественного ремонта и т. п.), повышенный (по сравнению с европейскими странами) городской автомобильный трафик и сложные погодные условия на большей части территории страны, определяющие повышенные риски возникновения аварийности, высокие страховые премии и др. Однако, справедливо отметить, что развитие P2P-каршеринга в России потенциально возможно при выходе на рынок в данном сегменте крупного федерального игрока с агрессивной экспансионистской маркетинговой политикой и адаптивной моделью построения интегрированных маркетинговых коммуникаций.

#### **4. Меры государственного регулирования и поддержки развития отрасли каршеринга**

Из всего многообразия возможных мер государственного регулирования и поддержки развития отрасли каршеринга в России как сферы, генерирующей социальные эффекты, предлагается рассмотреть те, которые обеспечивают потенциальный мультипликативный эффект (*рисунок 1*): пониженная ставка или полная отмена НДС для электро-каршеринга (при эксплуатации электрокаров отечественного производства/сборки; стоит отметить, что, на наш взгляд, именно использование электрокаров мультиплицирует социальные эффекты всей отрасли); пониженная ставка по налогу на прибыль для компаний, осуществляющих свою деятельность в сегменте электро-каршеринга; льготные государственные кредиты при покупке электрокаров отечественного производства/сборки; полная отмена платы за парковку электрокаров и пониженные ставки для классических авто; развитие инфраструктуры, в частности увеличение числа электрозаправок, посредством субсидирования или льготного кредитования их строительства для компаний-поставщиков электричества.

Ключевым эффектом от предлагаемых мер на микроэкономическом уровне станет, в итоге, смещение точки рыночного равновесия с увеличением равновесного объема. Выделение группы финансово-инвестиционных эффектов с позиции фирмы обусловлено их специфическим влиянием на рынок капитала, а результирующим эффектом на данном уровне

---

<sup>5</sup> Исследование рынка совместной мобильности и каршеринга в России (2023) // Официальный сайт консалтинговой группы «Б1» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://b1.ru/analytics/b1-car-sharing-in-russia-survey/> (дата обращения: 23.02.2024).

станет рост, при прочих равных условиях, коэффициента устойчивого/сбалансированного роста каршеринговых компаний, рост их инвестиционной стоимости, а также увеличение стоимости акций (для ПАО). Кроме того, снижение НДС и льготное кредитование станет существенным инструментом поддержки отечественного автопрома.

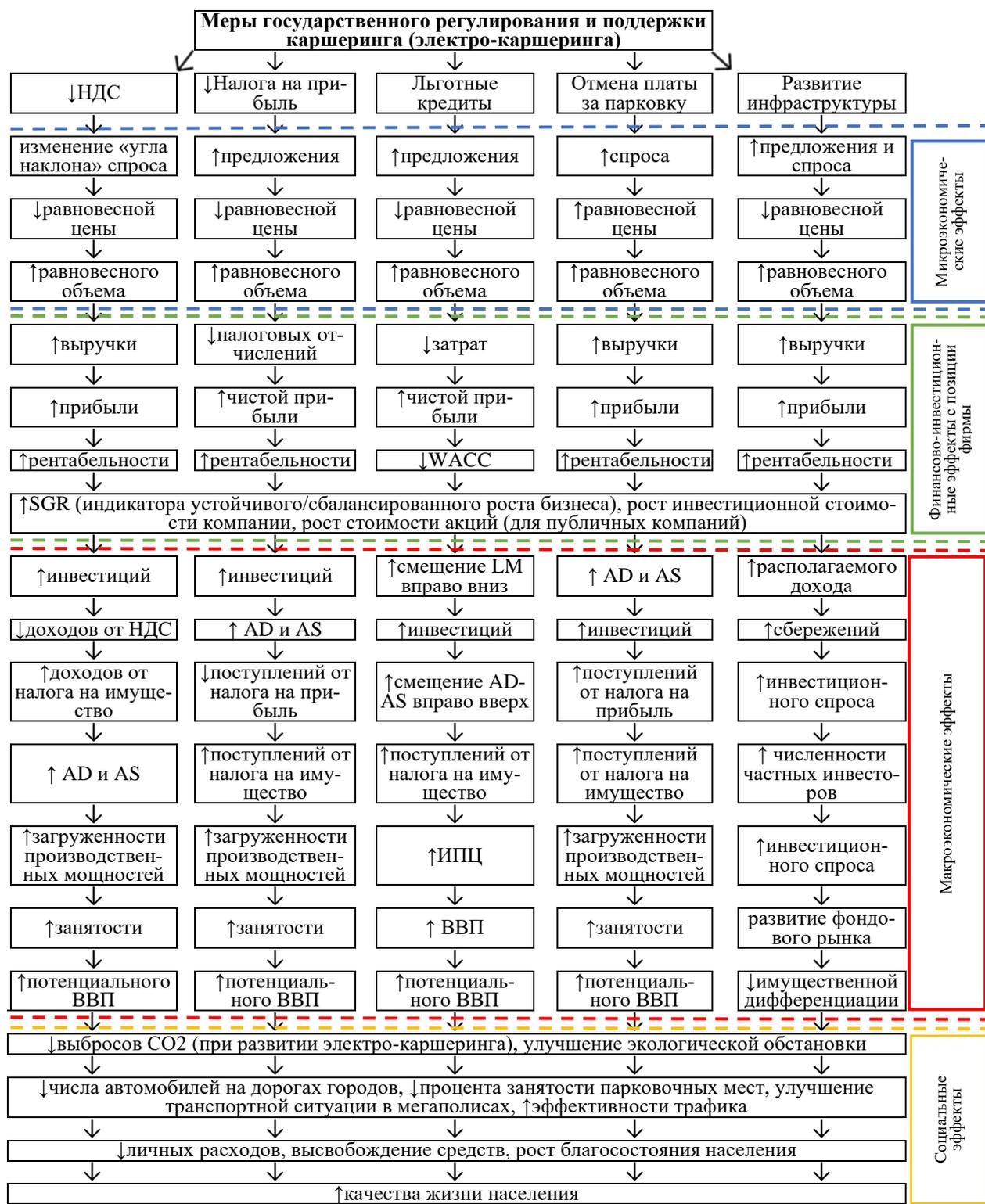


Рисунок 1 – Концептуально-логическая модель возникновения и взаимосвязи эффектов от реализации предлагаемых мер государственного регулирования и поддержки отрасли каршеринга (разработано авторами)

На макроэкономическом уровне ключевым результирующим эффектом станет рост, при прочих равных условиях, ВВП, а конечным мультипликативным эффектом станет рост качества жизни населения. Данная концептуально-логическая модель возникновения эффектов может быть адаптирована и для других секторов шеринговой экономики при внесении ряда корректировок. В отдельных сегментах может наблюдаться сокращение барьеров входа на рынок и рост конкуренции.

Стоит отметить, что огромную роль в развитии каршеринга и реализации изложенной концептуально-логической модели играет масштабная коммуникационная государственная деятельность по популяризации идей и ключевых принципов экономики совместного пользования (социальная реклама, социальный PR и прочие инструменты маркетинговых коммуникаций), эти вопросы должны войти в образовательные программы по финансовой грамотности населения и формирования финансовой культуры.

### **Заключение**

Проведенный теоретический обзор позволил идентифицировать неоднозначность подходов к определению как экономики совместного пользования (шеринга), так и рассматриваемого в качестве объекта исследования каршеринга. В настоящей работе под последним рассматривается платформенная бизнес-модель краткосрочной аренды автомобиля, как правило, с поминутной тарификацией, включенными топливными и парковочными расходами и локально-территориальными ограничениями зоны использования. Исследование нормативно-правовой базы показало, что отсутствие специализированных законодательных актов в мировой законодательной практике компенсируется регламентированием деятельности каршеринга статьями в отдельных законах (кодексах), и в российской практике оно, по мнению экспертов, не носит критического характера. При этом, на наш взгляд, совершенствование законодательства (например, налогового) может быть направлено на стимулирование развития каршеринга как отрасли, функционирование которой порождает значимые социальные эффекты. Выводы реализованного в работе структурно-динамического анализа отрасли каршеринга свидетельствуют о ее стремительном развитии как в России, так и в мире, перспективы экстенсивного роста отечественного каршеринга также носят позитивный характер. Однако, на наш взгляд, настоящий этап социально-экономического развития страны предопределяет и позволяет рассматривать предлагаемые в работе меры государственного регулирования и поддержки развития отрасли, носящие интенсивный с социальной точки зрения характер. Предлагаемая концептуально-логическая модель возникновения и взаимосвязи эффектов от реализации предлагаемых мер государственного регулирования и поддержки электро-каршеринга обосновывает рациональность ее применения с целью достижения мультипликативного эффекта, результирующим показателем которого выступает рост качества жизни населения.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Авдеева А. «Почему шеринг-экономика вырастет до \$335 млрд за ближайшие пять лет» (2020) // «Ведомости» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/partner/articles/2020/02/13/822568-pochemu-shering-ekonomika> (дата обращения: 23.02.2024).
2. Авдокушин Е.Ф., Кузнецова Е.Г. Шеринг как результат цифровизации сферы услуг. Поиск новой модели экономического развития // Вестник РГГУ: Серия «Экономика. Управление. Право». 2021. № 1. С. 28–44.
3. Адактилос А.Д., Чаус М.С., Молдован А.А. Шеринговая экономика // Журнал Economics. 2018. С. 95–100.
4. Арутюнян Д.А. Каршеринг: новое явление в гражданском праве // Молодой ученый. 2020. № 17 (307). С. 164–166.
5. Аюшеева И.З. Гражданско-правовые сообщества в условиях экономики совместного потребления // Актуальные проблемы российского права. 2020. Т. 15. № 6. С. 95–104.
6. Викторина Б. «Шеринговая экономика — что это такое, этапы развития» // «Ранняя пенсия — Сайт о раннем выходе на пенсию». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://retireearly.ru/financial-literacy/sheringovaya-ekonomika> (дата обращения: 23.02.2024).
7. Головецкий Н.Я., Гребеник В.В. Фундаментальные основы экономики совместного потребления // Вестник Московского университета имени С. Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление. 2017. №4 (23). С. 21–26.
8. Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ) // КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_5142/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/) (дата обращения: 23.02.2024).
9. Закон РФ от 07.02.1992 N 2300-1 (ред. от 04.08.2023) "О защите прав потребителей" // КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_305/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_305/) (дата обращения: 23.02.2024).
10. Земскова Е.С. Шеринг как отражение ценностных ориентиров потребителя в цифровой экономике // Экономика и экологический менеджмент. 2019. №3. С. 17–27.
11. Исследование рынка совместной мобильности и каршеринга в России (2023) // Официальный сайт консалтинговой группы «Б1» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://b1.ru/analytics/b1-car-sharing-in-russia-survey/> (дата обращения: 23.02.2024).
12. Каршеринг – правовые аспекты новой услуги для потребителей // Официальный сайт УФС по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека по Республике Алтай [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://04.rospotrebnadzor.ru/index.php/consumer-information/faq/9937-12112018.html> (дата обращения: 23.02.2024).
13. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 25.12.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.01.2024) // КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_34661/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/) (дата обращения: 23.02.2024).
14. Левицкая А. Экономика в складчину – от общества собственников к обществу пользователей (22.02.2023) // GURU. Научно-популярный портал Российской экономической школы (РЭШ) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://guru.nes.ru/ekonomicheskij-slovar/ekonomika-v-skladchinu-%E2%80%93-ot-obshhestva-sobstvennikov-k-obshhestvu-polzovatelej.html> (дата обращения: 23.02.2024).
15. Лымарь Е.Н. Экономика совместного потребления в современной России // Вестник ЧелГУ. 2018. №12 (422). С. 67–72.
16. Морозко Н.И. Технологии кредитования малого и среднего бизнеса в условиях цифровизации экономики: монография // ИНФРА-М. 2023. С. 328.
17. Налоговый кодекс Российской Федерации (НК РФ) // КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_19671/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19671/) (дата обращения: 23.02.2024).
18. Постановление Правительства Москвы от 31.08.2011 N 405-ПП (ред. от 08.11.2022) "О городской поддержке таксомоторных перевозок и услуги каршеринг в городе Москве" // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/537907017?marker=6580IP> (дата обращения: 23.02.2024).
19. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 02.06.2023) "О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения") // КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_2709/824c911000b3626674abf3ad6e38a6f04b8a7428/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/824c911000b3626674abf3ad6e38a6f04b8a7428/) (дата обращения: 23.02.2024).
20. Распоряжение Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р «О Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // Информационно-правовой портал «Гарант.ру» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73707148/> (дата обращения: 23.02.2024).
21. Ревенко Н.С. Новые контуры цифровизации за рубежом и в России: экономика совместного потребления // Экономика. Налоги. Право. Международный научно-практический журнал. 2018. №2. С. 103–110.
22. Репушевская О.А., Болотнова О.И. экономика шеринга: причины появления и пути развития в потребительской кооперации // Вестник РУК. 2021. №2 (44). С. 65–69.
23. Репушевская О.А., Лагвилава Н.Л. Развития экономики совместного пользования (sharing economy) как новая форма потребительской кооперации в условиях цифровизации // Russian Journal of Management. 2021. №1. С. 176–180.
24. Рынок каршеринга в России (2019) // Официальный сайт Сбербанка [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://sberindex.ru/upload/research/13/5fbc41186a117.pdf> (дата обращения: 23.02.2024).
25. Сервис проверки контрагентов «List-Org» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.list-org.com/> (дата обращения: 23.02.2024).
26. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 25.12.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 30.12.2023) // КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_10699/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/) (дата обращения: 23.02.2024).
27. Федеральный закон "О персональных данных" от 27.07.2006 N 152-ФЗ // КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_61801/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_61801/) (дата обращения: 23.02.2024).
28. Филиппов С.А., Переярина П.О. Каршеринг как новое явление в гражданском праве Российской Федерации // Вестник СГЮА. 2019. №3 (128). С. 138–144.

29. Официальный сайт «Делимобиль» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://invest.delimobil.ru/financial#!/tab/456268526-3> (дата обращения: 23.02.2024).
30. Экономика совместного потребления как новая экономическая модель // Бюллетень о текущих тенденциях мировой экономики. 2019. № 47. С. 19.
31. АВ2349А (2021) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://legislation.nysenate.gov/pdf/bills/2021/A2349A> (дата обращения: 23.02.2024).
32. An Act To Enact the Peer-to-peer Car Sharing Insurance Act // Н.Р. 1167 - L.D. 1615 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.mainelegislature.org/legis/bills/getPDF.asp?paper=HP1167&item=6&snum=129> (дата обращения: 23.02.2024).
33. Assembly member Jones. BILL NUMBER: АВ 1871 [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.leginfo.ca.gov/pub/09-10/bill/asm/ab\\_1851-1900/ab\\_1871\\_bill\\_20100929\\_chaptered.html](http://www.leginfo.ca.gov/pub/09-10/bill/asm/ab_1851-1900/ab_1871_bill_20100929_chaptered.html) (дата обращения: 23.02.2024).
34. Botsman R., Rogers R. What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption // Harper Business. 2010. P. 304.
35. Car Sharing Market Growth Opportunities and Forecast till 2030 // Ameco Research [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.amecoresearch.com/market-report/car-sharing-market-276842> (дата обращения: 23.02.2024).
36. Car Sharing Market Report by Car Type (Economy, Executive, Luxury, and Others), Business Model (P2P, Station Based, Free-Floating), Application (Business, Private), and Region 2024-2032 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.imarcgroup.com/car-sharing-market> (дата обращения: 23.02.2024).
37. Code des transports // LEGIFRANCE [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte\\_lc/LEGITEXT000023086525/](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000023086525/) (дата обращения: 23.02.2024).
38. Colorado Code. Title 43. Article 4. Part 8. § 43-4-804 (2022) // JUSTIA US Law [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://law.justia.com/codes/colorado/2022/title-43/article-4/part-8/section-43-4-804/> (дата обращения: 23.02.2024).
39. Electronic Commerce Law of the People's Republic of China // The National People's Congress of the People's Republic of China [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://en.npc.gov.cn.cdurl.cn/2018-08/31/c\\_697283.htm](http://en.npc.gov.cn.cdurl.cn/2018-08/31/c_697283.htm) (дата обращения: 23.02.2024).
40. Fukuyama F. Trust: The Social Virtues and the Creation of Prosperity // New York: Free Press, 1995. P. 480.
41. Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing 1 // Bundesministerium der Justiz [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.bmj.de/DE/service/leichteSprache/leichtesprache\\_node.html](https://www.bmj.de/DE/service/leichteSprache/leichtesprache_node.html) (дата обращения: 23.02.2024).
42. Global Car Sharing Market Report 2023: Sector is Expected to Reach // BusinessWire [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.businesswire.com/news/home/20230608005414/en/Global-Car-Sharing-Market-Report-2023-Sector-is-Expected-to-Reach-15.4-Billion-by-2028-at-a-CAGR-of-14.04---ResearchAndMarkets.com> (дата обращения: 23.02.2024).
43. Law of the People's Republic of China on Enterprise Income Tax // Order of the President of the People's Republic of China No.63 [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content\\_1471133.htm](http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content_1471133.htm) (дата обращения: 23.02.2024).
44. LOI n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte // LEGIFRANCE [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000031044385> (дата обращения: 23.02.2024).
45. Market shares of leading car-sharing companies worldwide in 2022 // Statista [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.statista.com/statistics/1414026/global-car-sharing-provider-market-shares/> (дата обращения: 23.02.2024).
46. Personal vehicle sharing programs // Engrossed substitute House Bill 2384 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://lawfilesext.leg.wa.gov/biennium/2011-12/Pdf/Bills/Session%20Laws/House/2384-S.SL.pdf> (дата обращения: 23.02.2024).
47. Privacy Act of 1974, 5 U.S.C. § 552a // Bureau of Justice Assistance (BJA) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://bj.a.ojp.gov/program/it/privacy-civil-liberties/authorities/statutes/1279> (дата обращения: 23.02.2024).
48. PUBLIC LAW 112-141—JULY 6, 2012 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/PLAW-112publ141/pdf/PLAW-112publ141.pdf> (дата обращения: 23.02.2024).
49. Senators: Scott, Donovan, Gardner, Hill, Lundeen, Priola, Rankin, Tate, Woodward. Representatives: Gray, Jaquez Lewis, Melton, Valdez A., Hooton. SENATE BILL 19-090. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://leg.colorado.gov/sites/default/files/2019a\\_090\\_signed.pdf](https://leg.colorado.gov/sites/default/files/2019a_090_signed.pdf) (дата обращения: 23.02.2024).
50. THE MOTOR VEHICLES ACT, 1988 // WayBackMachine [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://web.archive.org/web/20220710052855/https://legislative.gov.in/sites/default/files/A1988-59.pdf> (дата обращения: 23.02.2024).
51. Widlok T. (2021) 2023. «Sharing» // The Open Encyclopedia of Anthropology [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.anthroencyclopedia.com/entry/sharing> (дата обращения: 23.02.2024).
52. Winerman M. "The Origins of the FTC: Concentration, Cooperation, Control, and Competition" // Antitrust Law Journal. 2017. №71. С. 97.
53. 中华人民共和国合同法 // The Central People's Government of the People's Republic of China [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.gov.cn/banshi/2005-07/11/content\\_13695.htm](https://www.gov.cn/banshi/2005-07/11/content_13695.htm) (дата обращения: 23.02.2024).
54. 中华人民共和国网络安全法 // Cyberspace Administration of China [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.cac.gov.cn/2016-11/07/c\\_1119867116.htm](http://www.cac.gov.cn/2016-11/07/c_1119867116.htm) (дата обращения: 23.02.2024).

ПРИЛОЖЕНИЕ А — Обзор авторских подходов к определению шеринговой экономики (шеринга) (составлено авторами)

Автор	Определение шеринговой экономики
Ревенко Н.С.	динамично развивающаяся социально-экономическая модель, основанная на коллективном использовании товаров и услуг, обмене и аренде вместо их владения, позволяющая рационально использовать ресурсы или обмениваться ими <sup>6</sup>
Репушевская О.А., Лагвилава Н.Л.	экономическая модель, в которой люди коллективно потребляют один товар или услугу <sup>7</sup>
Земскова Е.С.	сеть экономических субъектов, способных на основе цифровых технологий выявлять, аккумулировать и использовать незадействованные в данный момент активы с целью получения дополнительной полезности и создающих новую ценность в виде репутации <sup>8</sup>
Лымарь Е.Н.	экономическая модель, основанная на коллективном использовании товаров и услуг, обмене и аренде вместо владения <sup>9</sup>
Репушевская О.А., Болотнова О.И.	система, основанная на совместном потреблении, которая подразумевает, что потребители осознают удобство оплаты временного доступа к товарам и услугам, а также возможность отказа от владения и распоряжения ими <sup>10</sup>
Томас Видлок (Thomas Widlok)	«предоставление другим доступа к тому, что ценно», деятельность, которая не обязательно инициируется или желаемая тем, кто дает <sup>11</sup>
Ботсмен Р. (Botsman, R.), Роджерс Р. (Rogers R)	экономическая модель, основанная на обмене, торговле и аренде продуктов и услуг, позволяющая получить доступ к собственности, не обладая ей <sup>12</sup>
Морозко Н.И.	социальная модель, в которой происходит осознанный отказ от частной собственности в пользу коллективной, позволяющий участникам значительно расширить свои возможности <sup>13</sup>

<sup>6</sup> Ревенко Н.С. Новые контуры цифровизации за рубежом и в России: экономика совместного потребления // Экономика. Налоги. Право. Международный научно-практический журнал. 2018. №2. С. 103–110.

<sup>7</sup> Репушевская О.А., Лагвилава Н.Л. Развитие экономики совместного пользования (sharing economy) как новая форма потребительской кооперации в условиях цифровизации // Russian Journal of Management. 2021. №1. С. 176–180.

<sup>8</sup> Земскова Е.С. Шеринг как отражение ценностных ориентиров потребителя в цифровой экономике // Экономика и экологический менеджмент. 2019. №3. С. 17–27.

<sup>9</sup> Лымарь Е.Н. Экономика совместного потребления в современной России // Вестник ЧелГУ. 2018. №12 (422). С. 67–72.

<sup>10</sup> Репушевская О.А., Болотнова О.И. экономика шеринга: причины появления и пути развития в потребительской кооперации // Вестник РУК. 2021. №2 (44). С. 65–69.

<sup>11</sup> Widlok T. (2021) 2023. «Sharing» // The Open Encyclopedia of Anthropology [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.anthroencyclopedia.com/entry/sharing> (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>12</sup> Botsman, R., Rogers R. What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption // Harper Business. 2010. P. 304.

<sup>13</sup> Морозко Н.И. Технологии кредитования малого и среднего бизнеса в условиях цифровизации экономики: монография // ИНФРА-М. 2023. С. 328.

ПРИЛОЖЕНИЕ Б — Преимущества и недостатки шеринговой экономики с точки зрения отечественных и зарубежных ученых и экспертов (составлено авторами)

Источник	Преимущества	Недостатки
Головецкий Н.Я., Гребеник В.В. <sup>14</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение издержек: уничтожение барьеров входа на рынок и асимметрии информации, снижение транзакционных издержек;</li> <li>- усиление конкуренции, перераспределение выгод в пользу потребителей;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение спроса на товары долгосрочного пользования, обуславливающее возможность кризиса перепроизводства;</li> </ul>
Адактилос А.Д., Чаус М.С., Молдован А.А. <sup>15</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- потенциальное использование благ на уровне предельной полезности;</li> <li>- снижение экологического ущерба;</li> <li>- рационализация потребления путем развития более осознанного совместного потребления;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- проблема взаимного доверия экономических агентов;</li> <li>- отсутствие юридической ответственности между пользователями шеринговых платформ;</li> <li>- разрушение отдельных рынков;</li> </ul>
Авдеева А. <sup>16</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- применение продуктов цифровой трансформации позволяет ускорить и упростить транзакции;</li> <li>- рост конкуренции между гигантами шеринговой экономики;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- необходимость комплексного подхода к законодательному регулированию шеринговой экономики;</li> <li>- неоднородное развитие отраслей шеринговой экономики;</li> </ul>
Аюшеева И.З. <sup>17</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- переход от консьюмеризма к осознанному рациональному потреблению, трансформация потребительского поведения.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- сложности нормативно-правового механизма взаимодействия агентов;</li> <li>- сложность установления правового статуса объединений участников шеринга;</li> </ul>
Булахова В. <sup>18</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- экономия средств, времени и пространства;</li> <li>- рост доступности благ;</li> <li>- позитивное влияние на экологию;</li> <li>- развитие более тесных и благотворных социальных связей в обществе;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- сложное налоговое регулирование;</li> <li>- риски утраты персональных данных вследствие хакерской атаки на аккумулирующие их онлайн-сервисы;</li> <li>- проблемы социального обеспечения детства и старчества;</li> </ul>
Аналитический центр при Правительстве РФ <sup>19</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- более эффективное распределение ресурсов;</li> <li>- сокращение экологической нагрузки;</li> <li>- развитие института доверия в обществе;</li> <li>- трансформация и рационализация принципов потребления;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- требования принятия быстрых, оперативных решений, что осложняется в силу особенностей законодательного процесса;</li> <li>- отсутствующая или низкая ответственность сервисов-агрегаторов за качество предоставляемых услуг;</li> <li>- шеринговая бизнес-модель обуславливает среди прочего сокращение налоговых сборов, большая часть сделок между пользователями и независимыми подрядчиками переходит в теневой сектор экономики;</li> <li>- сложность ценового регулирования: тогда как крупные агрегаторы централизованно устанавливают тарифы, другие предоставляют пользователям в этом отношении свободу.</li> </ul>
Морозко Н.И. <sup>20</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- шеринговая бизнес-модель оказывается чрезвычайно гибкой по отношению к спросу потребителей;</li> <li>- пользователи шеринг-платформы обретают некую свободу и независимость;</li> <li>- рационализация потребления и производства;</li> <li>- глобальный рост социального доверия;</li> <li>- снижение транзакционных издержек;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- уязвимость цифровых платформ перед злоумышленниками;</li> <li>- активное противодействие новым тенденциям со стороны традиционных форм бизнеса;</li> <li>- снижение налоговых поступлений в бюджеты стран в силу объективной сложности налогового регулирования отношений, возникающих в рамках шеринговой экономики.</li> </ul>

<sup>14</sup> Головецкий Н.Я., Гребеник В.В. Фундаментальные основы экономики совместного потребления // Вестник Московского университета имени С. Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление. 2017. №4 (23). С. 21–26.

<sup>15</sup> Адактилос А.Д., Чаус М.С., Молдован А.А. Шеринговая экономика // Журнал Economics. 2018. С. 95–100.

<sup>16</sup> Авдеева А. «Почему шеринг-экономика вырастет до \$335 млрд за ближайшие пять лет» (2020) // «Ведомости» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/partner/articles/2020/02/13/822568-pochemu-shering-ekonomika> (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>17</sup> Аюшеева И.З. Гражданско-правовые сообщества в условиях экономики совместного потребления // Актуальные проблемы российского права. 2020. Т. 15. № 6. С. 95–104.

<sup>18</sup> Виктория Б. «Шеринговая экономика — что это такое, этапы развития» // «Ранняя пенсия — Сайт о раннем выходе на пенсию». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://retireearly.ru/financial-literacy/sheringovaya-ekonomika> (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>19</sup> Экономика совместного потребления как новая экономическая модель // Бюллетень о текущих тенденциях мировой экономики. 2019. Выпуск № 47. С. 19.

<sup>20</sup> Морозко, Н. И. Технологии кредитования малого и среднего бизнеса в условиях цифровизации экономики : монография // ИНФРА-М. 2023. С. 328.

ПРИЛОЖЕНИЕ В — Обзор ключевых видов шеринга (составлено авторами)

Вид шеринга		Описание	Пример
<b>Получили широкое институциональное и технологическое развитие</b>			
Шеринг транспорта	Каршеринг	Краткосрочная аренда автомобилей, как правило, на почасовой или посуточной основе. На базе каршеринга разрабатывается широкий перечень ПО и нормативно-правовых актов во многих крупнейших странах мира.	ZipCar (США); Car2Go, Drive Now (Европа); Zazcar (Бразилия); Algita, Mobilizm и YoYo (Турция); Car2GO (Германия); CAR Inc., eHi Car Service, Atzuche (Китай); «Яндекс.Драйв», «Делимобиль», BelkaCar, «Ситидрайв» (Россия).
	Кикшеринг	Краткосрочная аренда электросамокатов, как правило, на почасовой или посуточной основе. На базе кикшеринга разрабатывается широкий перечень ПО и нормативно-правовых актов во многих крупнейших странах мира.	Lime, Bird (США, Франция); Tier Mobility (Германия); Whoosh, «Юрент» и «Яндекс» (Россия).
	Велошеринг	Краткосрочная аренда велосипедов, как правило, на почасовой или посуточной основе. На базе велошеринга разрабатывается широкий перечень ПО и нормативно-правовых актов во многих крупнейших странах мира.	BCycle (США); Velib (Франция); LIDL-BIKE, Nextbike (Германия); Mobike, Ofo (Китай); «Велобайк», «Зеленый город» (Россия).
Шеринг недвижимости	Флэтшеринг	Концепция совместной аренды жилья, когда заключается 1 договор между его собственником и нанимателями. На базе флэт-шеринга разрабатываются некоторые решения ПО.	«Airbnb.com», VRBO (США), «FLATSHARING», Rentwith, Moised, IFlat, Gdezhivem, Locals (Россия).
	Коливинг	Концепция совместной аренды жилья, когда, в отличие от флэт-шеринга, съемщики жилья работают вместе. На базе коливинга разрабатываются некоторые решения ПО, в России не получил широкого распространения.	Isokon (Великобритания); Sun and Co (Испания); Nest (Дания); Coliving.com (США, Европа); CasaNatural (Италия); Wowqu, You+ (Китай).
Шеринг оборудования (в т. ч. строительного)		Краткосрочная аренда оборудования, как правило, на почасовой или посуточной основе. Шеринг оборудования получил широкое распространение, особенно на базе магазинов (например, строительных).	EquipmentShare, Last Minute Gear (США); United Rentals (Канада); Alibaba (Китай); Kiloutou Group (Франция); Sunbelt Rentals (Великобритания); СТРОЙШЕРИНГ, YouTool, RentInHand, Главпрокат (Россия)
Шеринг излишков еды (фудшеринг)		Сервисы, позволяющие людям делиться излишками продуктов питания с целью уменьшения пищевых отходов. На базе фудшеринга разрабатывается широкий перечень ПО (включая соцсети, сервисы и т. п.)	LeftoverSwap, Olio, Feeding America (США); Tabete (Япония); FoodCycle (Великобритания); FoodCloud (Ирландия); Foodsharing.de (Германия); АНО «Фудшеринг», Банк еды «Русь», представители российского продовольственного ритейла («Пятерочка», «Перекресток», «Чижик», «Карусель») (Россия)
Шеринг навыков и знаний		Сервисы, позволяющие совместно обмениваться знаниями, участвовать в научных конференциях и исследованиях. На базе шеринга знаний разрабатываются некоторые решения ПО (например, публичные электронные библиотеки, сервисы по публикации научных работ и т. д.).	TaskRabbit, Zaarly, Mechanical Turk, Coursera, Udemy (США); Library of Things (Великобритания); YouDo.com, PapaJobs, HackerSpace, makerspace.com (Россия)
<b>Не получили широкое институциональное и технологическое развитие</b>			
Шеринг одежды на каждый день, дизайнерской одежды и аксессуаров		Предполагает аренду обычной одежды, которую люди носят каждый день. Этот вид шеринга не получил широкого распространения из-за того, что люди не хотят носить одежду, которую носили другие люди.	Le Tote (США); Girl Meet Dress (Англия); Vinted (Европа)
Шеринг бытовой техники		Предполагает аренду бытовой техники, такой как стиральные машины, холодильники и посудомоечные машины. Этот вид шеринга не получил широкого распространения из-за высокой стоимости и отсутствия развитой инфраструктуры.	
Шеринг детских товаров		Предполагает аренду детских товаров, таких как коляски, кровати и игрушки. Этот вид шеринга не получил широкого распространения из-за опасений родителей по поводу безопасности и гигиены.	
Шеринг косметики и средств личной гигиены		Предполагает совместное использование косметики и средств личной гигиены, таких как зубные щетки, расчески и бритвы. Этот вид шеринга не получил широкого распространения, также как и предыдущий из-за опасений людей по поводу безопасности и гигиены.	

ПРИЛОЖЕНИЕ Г — Обзор подходов к определению каршеринга (составлено авторами)

Источник	Определение каршеринга
Постановление Правительства Москвы <sup>21</sup>	предпринимательская деятельность по осуществлению таксомоторных перевозок и (или) предоставлению легковых автомобилей в краткосрочную (до 24 часов) аренду на основе поминутной тарификации физическим лицам для целей, не связанных с осуществлением такими физическими лицами предпринимательской деятельности
УФС по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека по Респ. Алтай. <sup>22</sup>	вид пользования автомобилем, когда одна из сторон не является его собственником; вариант аренды автомобиля у профильных компаний (чаще всего для внутригородских и/или коротких поездок) или частных лиц (на любой срок и расстояние поездки — по договоренности)
SB 19-090 (Колорадо). <sup>23</sup>	разрешенное использование общего автомобиля лицами, не являющимися владельцами общего автомобиля, при содействии программы совместного использования автомобилей
Филиппов С.А., Переярина П.О. <sup>24</sup>	услуга, представляющая собой кратковременную аренду автомобиля, оплачиваемую поминутно (возможны и другие тарифы)
Арутюнян Д.А. <sup>25</sup>	краткосрочная аренда транспортного средства, обычно представляется как услуга В2С, которая предоставляется круглосуточно, через мобильное приложение, характерна гибкая ценовая политика, а такие дополнительные сервисы как парковка и топливо входит в тариф

<sup>21</sup> Постановление Правительства Москвы от 31.08.2011 N 405-ПП (ред. от 08.11.2022) "О городской поддержке таксомоторных перевозок и услуги каршеринг в городе Москве" // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/537907017?marker=6580IP> (дата обращения: 23.02.2024)

<sup>22</sup> «Каршеринг – правовые аспекты новой услуги для потребителей» // Официальный сайт УФС по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека по Республике Алтай [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://04.rospotrebnadzor.ru/index.php/consumer-information/faq/9937-12112018.html> (дата обращения: 23.02.2024)

<sup>23</sup> Senators: Scott, Donovan, Gardner, Hill, Lundeen, Priola, Rankin, Tate, Woodward. Representatives: Gray, Jaquez Lewis, Melton, Valdez A., Hooton. SENATE BILL 19-090. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://leg.colorado.gov/sites/default/files/2019a\\_090\\_signed.pdf](https://leg.colorado.gov/sites/default/files/2019a_090_signed.pdf) (дата обращения: 23.02.2024)

<sup>24</sup> Филиппов С.А., Переярина П.О. Каршеринг как новое явление в гражданском праве Российской Федерации // Вестник СГЮА. 2019. №3 (128). С. 138–144.

<sup>25</sup> Арутюнян Д.А. Каршеринг: новое явление в гражданском праве // Молодой ученый. 2020. № 17 (307). С. 164-166.

ПРИЛОЖЕНИЕ Д — Обзор зарубежного законодательства, применимого к регулированию каршеринга (составлено авторами)

Страна 1	Источник 2	Содержание 3
США	Federal Trade Commission Act of 1914 <sup>26</sup> (федеральный уровень)	Учреждает Федеральную Торговую комиссию, напрямую каршеринг не регулирует, но регламентирует порядок защиты прав потребителей.
	The Privacy Act of 1974 <sup>27</sup> (федеральный уровень)	Напрямую каршеринг не регулирует, но устанавливает Кодекс добросовестной информационной практики, который регулирует сбор, хранение, использование и распространение личной информации о физических лицах, которая хранится в системах записи федеральных агентств.
	MAP-21 (закон о мобильности 21 века) <sup>28</sup> (федеральный уровень)	Регулирует транспортную систему США, в т.ч. каршеринг. Требует учитывать в статистике штатов и муниципалитетов и при планировании результаты каршеринга. Запрещает дискриминационные налоговые обязательства каршеринговых предприятий по отношению к традиционным транспортным компаниям. Требует раскрытие информации о страховании и ответственности. Поощряет штаты и муниципалитеты к развитию средств совместного пользования автомобилями.
	AB 1871 (Калифорния) <sup>29</sup> (региональный уровень)	Устанавливает требование к каршеринговым компаниям на получение лицензии Департамента транспортных средств Калифорнии, устанавливает требования к страхованию, техническому обслуживанию, техническим характеристикам и безопасности транспортных средств (ТС), обучению водителей, ценообразованию и тарифам, отчетности и раскрытию информации. Устанавливается механизм правоотношений между владельцем ТС, пользователями платформы каршеринга и самой платформой.
	1. SB 19-090 (Колорадо) <sup>30</sup> 2. Colorado Revised Statutes § 43-4-804 <sup>31</sup> (региональный уровень)	1. Вводит понятия «каршеринг», «соглашение о совместном использовании автомобилей», «программа совместного использования автомобилей» и др. Устанавливает новые требования к страхованию и регламентирует ответственность владельца совместного автомобиля за любой телесный или материальный ущерб третьим лицам. Устанавливает требования к раскрытию информации потребителям. 2. Освобождает каршеринг от налоговых обязательств за ежедневную аренду ТС, поскольку «каршеринг приносит пользу штату за счет уменьшения пробок на дорогах, выбросов парниковых газов, износа автомагистралей» и т. д.
	LD 1615 (Мэн) <sup>32</sup> (региональный уровень)	Вводит понятия «период доставки в каршеринг», «период каршеринга», «соглашение о программе совместного использования автомобилей», «страховщик», «peer-to-peer каршеринг», «поставщик» и др. Регламентирует требования (к характеристикам транспортных средств, страхованию поставщика, имущества) и ограничения для совместного использования транспортного средства посредством P2P каршеринга. Освобождает владельца совместного ТС и поставщика услуг от субсидиарной ответственности (согласно 49 United States Code, Section 30106). При этом, независимо от любого положения закона или полиса о страховании автотранспортных средств, в случаях получения травмы или утраты ТС ответственность несет поставщик, выступающий в качестве собственника.
	ENGROSSED SUBSTITUTE HOUSE BILL 2384 (Вашингтон) <sup>33</sup> (региональный уровень)	Вносит дополнения в «Title 48 RCW» в связи с установлением правового статуса каршеринга. Дает определение «программы использования личных ТС» и др., регламентирует новые требования к страхованию ТС, стандарты для компаний по совместному использованию ТС. Устанавливает ответственность компании в качестве владельца ТС для всех целей, когда совместное использование ТС реализуется на базе ее платформы.

<sup>26</sup> Winerman M. "The Origins of the FTC: Concentration, Cooperation, Control, and Competition" // Antitrust Law Journal. 2017. №71. С. 97.

<sup>27</sup> Privacy Act of 1974, 5 U.S.C. § 552a // Bureau of Justice Assistance (BJA) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://bja.ojp.gov/program/it/privacy-civil-liberties/authorities/statutes/1279> (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>28</sup> PUBLIC LAW 112-141—JULY 6, 2012 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/PLAW-112publ141/pdf/PLAW-112publ141.pdf> (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>29</sup> Assembly member Jones. BILL NUMBER: AB 1871 [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.leginfo.ca.gov/pub/09-10/bill/asm/ab\\_1851-1900/ab\\_1871\\_bill\\_20100929\\_chaptered.html](http://www.leginfo.ca.gov/pub/09-10/bill/asm/ab_1851-1900/ab_1871_bill_20100929_chaptered.html) (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>30</sup> Senators: Scott, Donovan, Gardner, Hill, Lundeen, Priola, Rankin, Tate, Woodward. Representatives: Gray, Jaquez Lewis, Melton, Valdez A., Hooton. SENATE BILL 19-090. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://leg.colorado.gov/sites/default/files/2019a\\_090\\_signed.pdf](https://leg.colorado.gov/sites/default/files/2019a_090_signed.pdf) (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>31</sup> Colorado Code. Title 43. Article 4. Part 8. § 43-4-804 (2022) // JUSTIA US Law [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://law.justia.com/codes/colorado/2022/title-43/article-4/part-8/section-43-4-804/> (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>32</sup> An Act To Enact the Peer-to-peer Car Sharing Insurance Act // H.P. 1167 - L.D. 1615 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.mainelegislature.org/legis/bills/getPDF.asp?paper=HP1167&item=6&snum=129> (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>33</sup> Personal vehicle sharing programs // Engrossed substitute House Bill 2384 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://law-filesext.leg.wa.gov/biennium/2011-12/Pdf/Bills/Session%20Laws/House/2384-S.SL.pdf> (дата обращения: 23.02.2024).

Продолжение приложения Д

1	2	3
	Assembly Bill A2349A (Нью-Йорк) <sup>34</sup> (региональный уровень)	Дает определение P2P каршерингу, регламентирует порядок заключения «соглашения о программе однорангового обмена автомобилями» и т. д. При рассмотрении судебных дел программа, контролирующая процесс шеринга, берет на себя всю ответственность в качестве владельца ТС. Устанавливаются требования к лицензированию, техническому обслуживанию и безопасности ТС.
Китай	中华人民共和国网络安全法 (Закон о кибербезопасности КНР) <sup>35</sup>	Напрямую деятельность каршеринга не регулирует, но регламентирует требования к кибербезопасности и обеспечению защиты персональных данных пользователей электронных платформ.
	Electronic Commerce Law of the PRC (КНР) <sup>36</sup>	Напрямую деятельность каршеринга не регулирует, но регламентирует порядок защиты прав потребителей в рамках электронной коммерции (в т. ч. оказания платных услуг).
	中华人民共和国合同法 (Договорное право КНР) <sup>37</sup>	Напрямую деятельность каршеринга не регулирует, но регламентирует порядок договорных отношений. Согласно статье 40, если одна сторона контракта (в частности платформа, оказывающая каршеринговые услуги) предоставляет оговорку в формате, освобождающем ее от ответственности и увеличивающем ответственность другой стороны (пользователя платформы и владельцев ТС общего пользования), то такая оговорка признается недействительной. В этой связи шеринг-платформа не освобождается от ответственности.
	Law of the PRC on Enterprise Income Tax <sup>38</sup>	Напрямую деятельность каршеринга не регулирует, но регламентирует порядок взимания подоходного налога с коммерческих предприятий, в т. ч. сервисов каршеринга.
Индия	The motor vehicles act, 1988 <sup>39</sup> (федеральный уровень)	Концепция краткосрочной аренды автомобиля регулируется аналогично аренде такси.
Франция	1. Code des transports (Транспортный кодекс, Франция) <sup>40</sup> 2. Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (Закон об энергетическом переходе для зеленого роста, Франция) <sup>41</sup>	1. Содержит положения о регулировании транспортных отношений в рамках сделок краткосрочной аренды ТС. 2. Регламентирует правила по обеспечению страхования ТС, их использования и проведению расчетов на их базе.
Германия	Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Закон о льготном режиме каршеринга, Германия) <sup>42</sup> (федеральный уровень)	Позволяет принять меры по приоритизации совместного использования автомобилей в целях содействия использованию транспортных средств совместного использования автомобилей в рамках моделей обслуживания, независимых от станций или на основе станций, чтобы уменьшить вредное воздействие частного автотранспорта на климат и окружающую среду, в частности. Вводит определения «автомобиль совместного использования», «поставщик каршеринга», «независимый каршеринг», «совместное использование каршеринга на базе станций». Предполагает предоставление парковочных льгот и льгот по оплате парковки.

<sup>34</sup> AB2349A (2021) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://legislation.nysenate.gov/pdf/bills/2021/A2349A> (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>35</sup> 中华人民共和国网络安全法 // Cyberspace Administration of China [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.cac.gov.cn/2016-11/07/c\\_1119867116.htm](http://www.cac.gov.cn/2016-11/07/c_1119867116.htm) (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>36</sup> Electronic Commerce Law of the People's Republic of China // The National People's Congress of the People's Republic of China [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://en.npc.gov.cn/cndurl.cn/2018-08/31/c\\_697283.htm](http://en.npc.gov.cn/cndurl.cn/2018-08/31/c_697283.htm) (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>37</sup> 中华人民共和国合同法 // The Central People's Government of the People's Republic of China [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.gov.cn/banshi/2005-07/11/content\\_13695.htm](https://www.gov.cn/banshi/2005-07/11/content_13695.htm) (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>38</sup> Law of the People's Republic of China on Enterprise Income Tax // Order of the President of the People's Republic of China No.63 [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content\\_1471133.htm](http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content_1471133.htm) (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>39</sup> THE MOTOR VEHICLES ACT, 1988 // WayBackMachine [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://web.archive.org/web/20220710052855/https://legislative.gov.in/sites/default/files/A1988-59.pdf> (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>40</sup> Code des transports // LÉGIFRANCE [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte\\_lc/LEGITEXT000023086525/](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000023086525/) (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>41</sup> LOI n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte // LÉGIFRANCE [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000031044385> (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>42</sup> Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing I // Bundesministerium der Justiz [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.bmj.de/DE/service/leichteSprache/leichtesprache\\_node.html](https://www.bmj.de/DE/service/leichteSprache/leichtesprache_node.html) (дата обращения: 23.02.2024).

ПРИЛОЖЕНИЕ Е — Обзор отечественного законодательства, применимого к регулированию каршеринга.

Источник	Содержание
Федеральный закон "О персональных данных" от 27.07.2006 N 152-ФЗ <sup>43</sup>	Вводит принципы и условия обработки, виды и категории персональных данных (ПД), права субъектов персональных данных и обязанности операторов при их сборе, косвенно регламентирует отношения по обработке персональных данных в сфере каршеринга.
Закон РФ от 07.02.1992 N 2300-1 (ред. от 04.08.2023) "О защите прав потребителей" <sup>44</sup>	Регулирует отношения между потребителями и поставщиками товаров и услуг по поводу качества, безопасности для жизни, здоровья, имущества и окружающей среды, обеспечения информационной симметрии, косвенно регламентирует данные отношения в рамках каршеринговых сделок.
Гражданский кодекс РФ <sup>45</sup>	Косвенно регулирует отношения каршеринга. Вводит принципы возникновения, осуществления и защиты гражданских прав (глава 2), определение их субъектов и объектов (глава 6). Дает понятие и классификацию форм и видов сделок (глава 9) и договоров (глава 27), процедуру заключения (глава 28) и изменения/расторжения договоров (глава 29). Отдельно рассматривается правовой статус договоров аренды (глава 34).
Постановление Правительства Москвы от 31.08.2011 N 405-ПП (ред. от 08.11.2022) "О городской поддержке таксомоторных перевозок и услуги каршеринг в городе Москве" <sup>46</sup>	Вводится определение каршеринга. Регламентируется порядок субсидирования деятельности каршеринга Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.
Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 02.06.2023) "О Правилах дорожного движения" <sup>47</sup>	Регламентирует правила дорожного движения, косвенно регулирует отношения каршеринга.
"Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 25.12.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.01.2024) <sup>48</sup>	Устанавливает меры ответственности за административные правонарушения, включая нарушения ПДД.
"Уголовный кодекс Российской Федерации" от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 25.12.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 30.12.2023) <sup>49</sup>	Устанавливает меры ответственности за уголовные правонарушения, включая нарушения ПДД.
Распоряжение Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р «О Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» <sup>50</sup>	Дает определение каршеринга, косвенно регулирует шеринговые отношения, возникающие на базе беспилотных транспортных средств.
"Налоговый кодекс Российской Федерации" от 31.07.1998 N 146-ФЗ <sup>51</sup>	Установление порядок взимания и уплаты налогов физическими и юридическими лицами.

<sup>43</sup> Федеральный закон "О персональных данных" от 27.07.2006 N 152-ФЗ // КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_61801/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_61801/) (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>44</sup> Закон РФ от 07.02.1992 N 2300-1 (ред. от 04.08.2023) "О защите прав потребителей" // КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_305/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_305/) (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>45</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ) // КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_5142/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/) (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>46</sup> Постановление Правительства Москвы от 31.08.2011 N 405-ПП (ред. от 08.11.2022) "О городской поддержке таксомоторных перевозок и услуги каршеринг в городе Москве" // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/537907017?marker=6580IP> (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>47</sup> Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 02.06.2023) "О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения") // КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_2709/824c911000b3626674abf3ad6e38a6f04b8a7428/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/824c911000b3626674abf3ad6e38a6f04b8a7428/) (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>48</sup> "Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 25.12.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.01.2024) // КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_34661/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/) (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>49</sup> "Уголовный кодекс Российской Федерации" от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 25.12.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 30.12.2023) // КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_10699/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/) (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>50</sup> Распоряжение Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р «О Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // Информационно-правовой портал «Гарант.ру» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73707148/> (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>51</sup> Налоговый кодекс Российской Федерации (НК РФ) // КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_19671/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19671/) (дата обращения: 23.02.2024).

ПРИЛОЖЕНИЕ Ж — Оценка индикаторов развития мирового рынка каршеринга. Оценка уровня монополизации отечественной каршеринговой отрасли

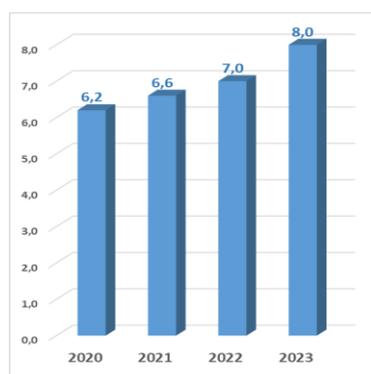


Рисунок 1 – Динамика объема мирового рынка каршеринга (составлено авторами по аналитическим материалам<sup>52 53 54</sup>), млрд долл. США

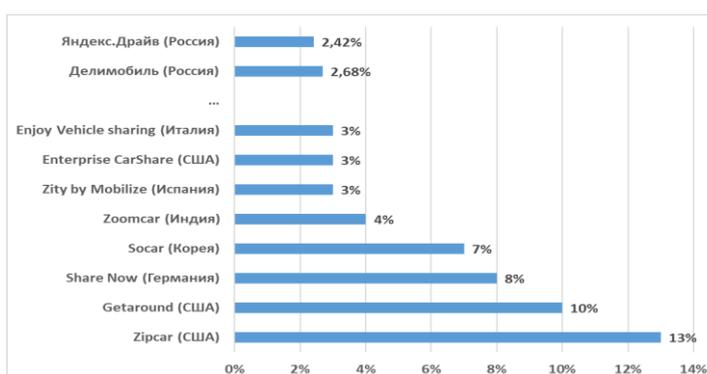


Рисунок 2 – Доли крупнейших компаний (рассчитанные по номинальной выручке с пересчетом в дол. США) на мировом рынке каршеринга за 2022 г. (составлено авторами по аналитическим материалам<sup>55</sup>), %

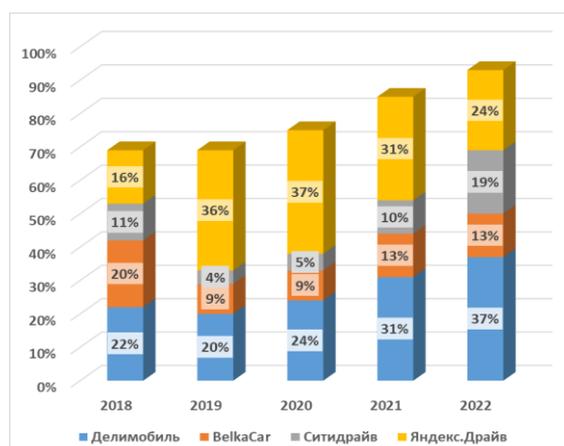


Рисунок 3 — Динамика долей крупнейших российских каршеринговых компаний (составлено авторами по материалам исследования Консалтинговой группы «Б1»<sup>56</sup>), %

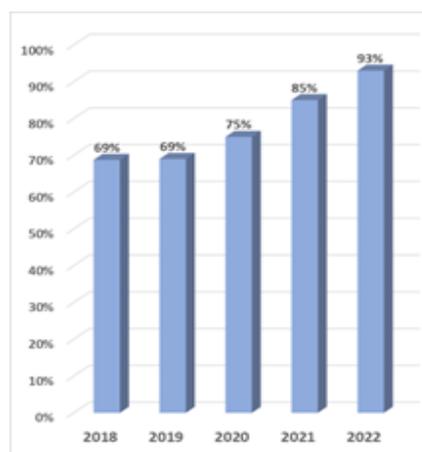


Рисунок 4 — Динамика индекса концентрации рынка CR4 крупнейших российских каршеринговых компаний (рассчитано авторами по материалам исследования Консалтинговой группы «Б1» и аналитики Сбербанка<sup>57</sup>), %

<sup>52</sup> Car Sharing Market Growth Opportunities and Forecast till 2030 // Ameco Research [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.amecoresearch.com/market-report/car-sharing-market-276842> (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>53</sup> Global Car Sharing Market Report 2023: Sector is Expected to Reach // BusinessWire [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.businesswire.com/news/home/20230608005414/en/Global-Car-Sharing-Market-Report-2023-Sector-is-Expected-to-Reach-15.4-Billion-by-2028-at-a-CAGR-of-14.04---ResearchAndMarkets.com> (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>54</sup> Car Sharing Market Report by Car Type (Economy, Executive, Luxury, and Others), Business Model (P2P, Station Based, Free-Floating), Application (Business, Private), and Region 2024-2032 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.imarcgroup.com/car-sharing-market> (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>55</sup> Market shares of leading car-sharing companies worldwide in 2022 // Statista [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www-statista.com/statistics/1414026/global-car-sharing-provider-market-shares/> (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>56</sup> Исследование рынка совместной мобильности и каршеринга в России (2023) // Официальный сайт консалтинговой группы «Б1» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://b1.ru/analytics/b1-car-sharing-in-russia-survey/> (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>57</sup> Рынок каршеринга в России (2019) // Официальный сайт Сбербанка [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://sberindex.ru/upload/research/13/5fbc41186a117.pdf> (дата обращения: 23.02.2024).

ПРИЛОЖЕНИЕ 3 — Статистическая оценка развития отечественного рынка каршеринга

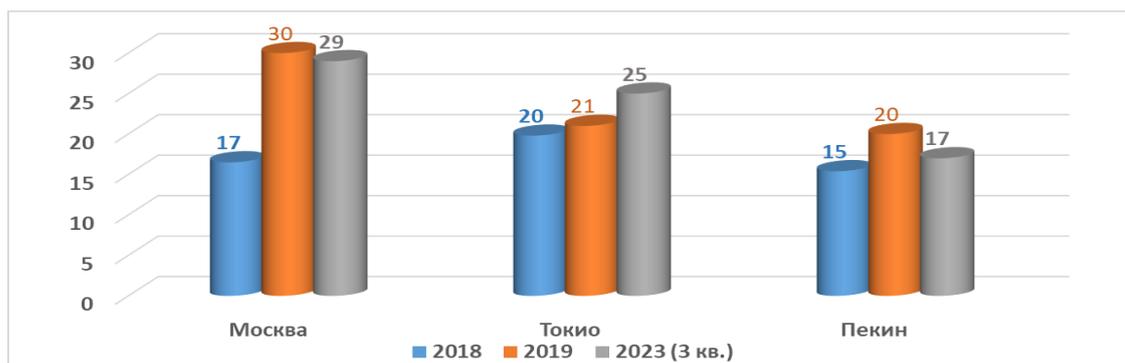


Рисунок 5 — Топ-3 городов мира по объему автопарка каршеринга (составлено авторами по материалам исследования Консалтинговой группы «Б1»<sup>58</sup>), тыс. автомобилей

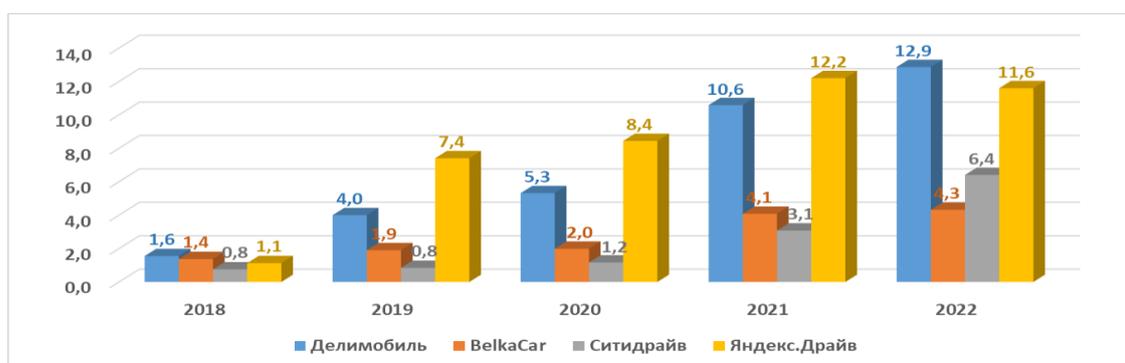


Рисунок 6 — Динамика выручки крупнейших российских каршеринговых компаний (составлено авторами по материалам финансовой отчетности компаний<sup>59 60</sup>), млрд руб.

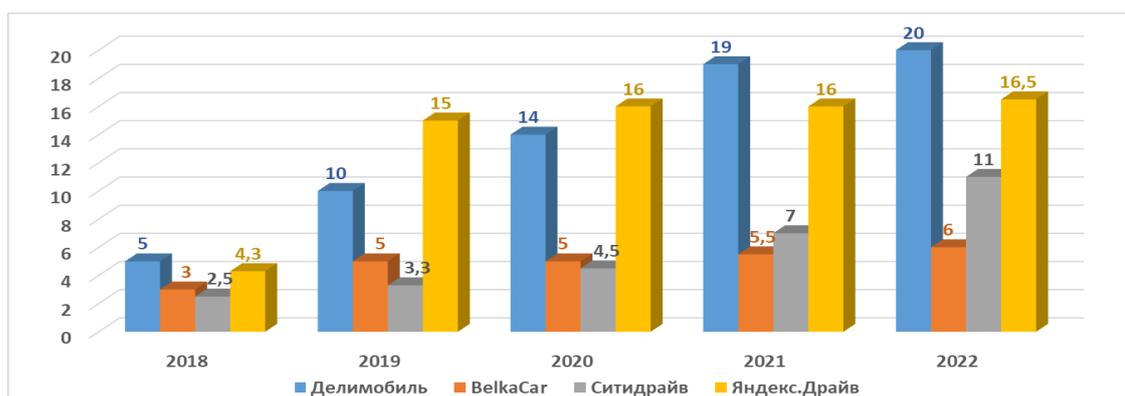


Рисунок 7 — Динамика автопарка крупнейших российских каршеринговых компаний (составлено авторами по материалам годовых отчетов компаний, официальных группа в соцсетях, новостных лент, Консалтинговой группы «Б1»), %

<sup>58</sup> Исследование рынка совместной мобильности и каршеринга в России (2023) // Официальный сайт консалтинговой группы «Б1» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://b1.ru/analytics/b1-car-sharing-in-russia-survey/> (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>59</sup> Финансовая отчетность // Официальный сайт «Делимобиль» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://invest.delimobil.ru/financial#!/tab/456268526-3> (дата обращения: 23.02.2024).

<sup>60</sup> Сервис проверки контрагентов «List-Org» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.list-org.com/> (дата обращения: 23.02.2024).