

УДК (339.13+316.65):656.131.7

© С. И. НЕСТЕРОВА, 2024

Самарский университет государственного управления

«Международный институт рынка»

(Университет «МИР»), Россия

Email: nesvig@mail.ru

АНАЛИЗ РЫНКА КАРШЕРИНГА В РОССИИ

Статья посвящена исследованию рынка каршеринга. В работе проводится оценка сильных, слабых сторон, возможностей и угроз для развития отрасли, выявляются политические, социальные, экономические и технологические факторы, благоприятно и неблагоприятно сказывающиеся на конъюнктуре рынка. Приводится оценка структуры и динамики рынка каршеринга.

Ключевые слова: каршеринг, сервис, автомобиль, дорожное движение.

Каршеринг (от англ. car – автомобиль и sharing – поделить) представляет собой краткосрочную аренду автомобиля с почасовой или поминутной оплатой. Услуга предоставляется посредством цифрового сервиса.

Каршеринговые автомобили находятся на разных парковках по всему городу. Автомобиль заказывается через мобильное приложение, к которому привязана банковская карта. Пользователю, зарегистрированному в приложении каршерингового сервиса, отображаются точки парковок на карте. Водитель резервирует понравившийся автомобиль, находит его, снимает с блокировки с помощью смартфона, садится и едет. После завершения эксплуатации паркуется в определенном месте и через приложение завершает поездку. Деньги списываются автоматически.

Каршеринг можно проклассифицировать по разным основаниям [2, 6].

По месту начала и окончания аренды:

– free-float – начало и окончание аренды возможны в любой точке в рамках зоны обслуживания. Такой каршеринг распространен в странах Европы, Азии и Океании;

– station based – аренда может быть окончена только в определенных точках, отмеченных на карте; этот вид каршеринга применяется в Северной Америке, Западной и Центральной Европе;

— round Trip — аренду можно завершить только там, где она была начата.

В России большинство каршеринговых сервисов предоставляют услуги по схеме «free-float».

По аудитории:

— B2C — юридические лица оказывают услуги аренды физическим лицам;

— B2B — юридические лица арендуют автотранспорт у юридических лиц;

— P2P — пользователи (peers) предоставляют услуги другим пользователям через платформу; такой вид каршеринга распространен в Южной Америке.

Драйверами роста для каршеринга являются следующие факторы:

— относительно низкая стоимость для потребителя в сравнении с другими способами передвижения (такси, собственный автомобиль);

— рост осознанности потребления и популяризация экономики шеринга;

— поддержка отрасли государством;

— развитие цифровых технологий;

— рост экологических требований.

По данным аналитиков Б1, в 2023 г. рынок каршеринга вырос на треть и составил 44 млрд рублей [4]. Это было связано с сокращением спроса на личные автомобили вследствие роста цен на них. Кроме того, стоимость кредита увеличилась, как и расходы на содержание собственного автомобиля.

Цель настоящего исследования — стратегический анализ рынка каршеринга.

Объектом исследования выступает рынок каршеринга, *предметом исследования* — факторы, влияющие на этот рынок.

Для России каршеринг — относительно новое явление. Первая каршеринговая компания была основана в 2012 г. Ею стал оператор free-float каршеринга — московский Anytime. В следующие несколько лет количество сервисов краткосрочной аренды автотранспорта неуклонно увеличивалось. Наиболее динамично каршеринг развивался в г. Москве, чему способствовала активная и регулярная поддержка городских властей, и на сегодня столичный парк краткосрочной аренды автотранспорта является самым крупным в мире. К февралю 2024 г. он включал 34 тыс. автомобилей, что на 22%

больше показателя на начало 2022 г. Число активных пользователей за прошлый год увеличилось в 1,5 раза, достигнув более 1,5 млн человек, и продолжает расти. Количество поездок за 2023 г. составило 51 млн, что больше показателя 2022 г. на 3 млн [5]. Каршеринг используется преимущественно для поездок на работу или учебу (рис. 1).



Рис. 1. Случаи использования каршеринга в г. Москве в 2022 г., % [6]

Рынок московского каршеринга быстро прошел этап консолидации: если в 2019 г. три крупнейших игрока контролировали 77% рынка, то в 2020 г. на нем осталось лишь 4 оператора: Делимобиль, Яндекс.Драйв, Belka Car и Ситидрайв. Всего же на рынке каршеринга в России действует 18 операторов, однако флот 4 ключевых игроков составляет 89% от совокупного парка, и на них приходится 96% всех перевозок (рис. 2) [4]. Эксперты полагают, что тренд на укрупнение и усиление рыночной концентрации сохранится до 2028 г. Этому будут способствовать большие входные барьеры: для успешной деятельности требуется большой флот, чтобы обеспечить хорошее покрытие территорий обслуживания, а это требует крупных инвестиций в короткой перспективе и специальных компетенций.

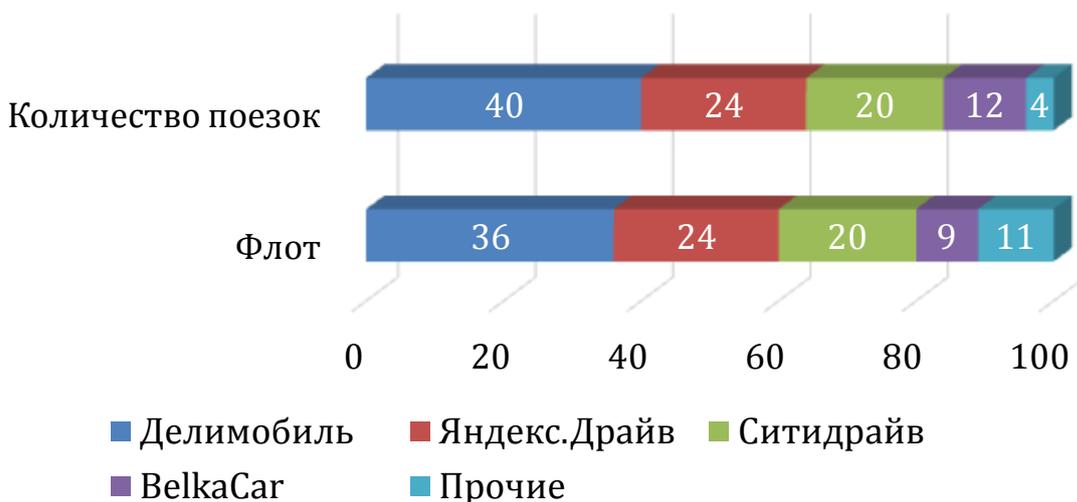


Рис. 2. Структура рынка каршеринга в РФ по операторам в 2022 г., % [4]

По сведениям аналитиков Yota, длительность использования приложений российских сервисов каршеринга выросла в 2023 г. на 43%. Лидером стал сервис Belka Car, увеличивший показатель в 3 раза [3].

Среди клиентов сервисов краткосрочной аренды автотранспорта преобладают мужчины (72%). Люди в возрасте от 26 до 35 лет составляют 48% пользователей каршеринга (рис. 3) [3].

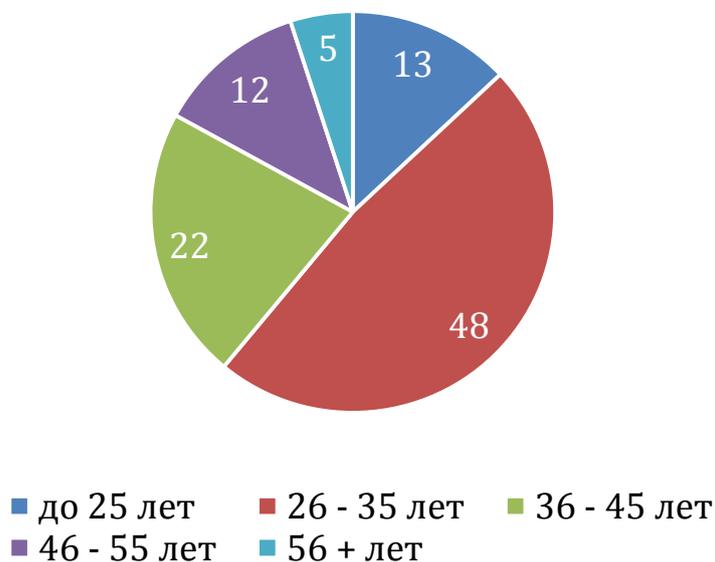


Рис. 3. Структура пользователей каршеринга в РФ по возрасту в 2023 г., %*

Примечание. Построено на основе данных [3]

Если сравнить стоимость каршеринга в Москве и столицах европейских государств (рис. 4), то можно увидеть, что Москва — один

из лидеров по доступности краткосрочной аренды автомобилей. С учетом среднемесячного размера заработной платы российская столица занимает 8-ю строчку рейтинга из 35. Доступнее всего сервис каршеринга в Берлине, где на одну месячную зарплату можно позволить себе 360 часов аренды машины.

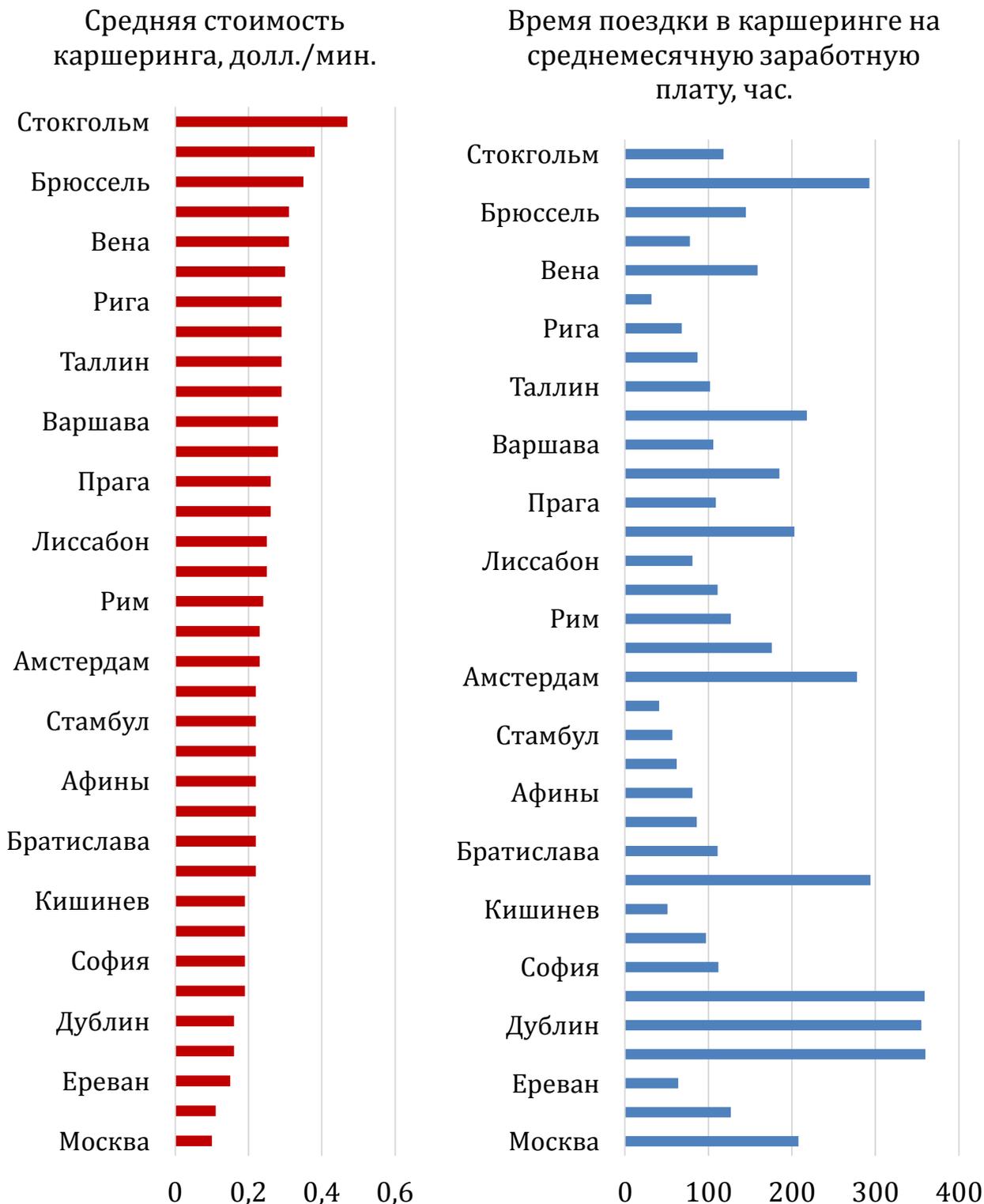


Рис. 4. Сравнение стоимости каршеринга в европейских столицах [7]

Оценим ключевые факторы состояния и развития отрасли, используя инструменты SWOT-анализа.

Сильные стороны.

Поминутная аренда выгодна как сервисам, так и пользователям. Для клиентов такая система оплаты позволяет платить только за реальное время пользования автомобилем. Кроме того, водители не несут издержки на парковку, мойку, топливо. Эти эксплуатационные расходы берет на себя сервис.

Несмотря на небольшую стоимость аренды для одного клиента, бизнес привлекателен, поскольку за сутки транспортное средство может использоваться до 15 раз, поэтому прибыль каршерингового сервиса выше, чем при сдаче имущества во временное пользование на более длительный срок. Почти все автомобили в каршеринге находятся в лизинге, поэтому ежемесячные издержки сервисов относительно невелики.

Слабые стороны.

На сегодняшний день спрос на услуги каршеринга превышает предложение, поэтому пользователям требуется время на поиск необходимой машины. Не все клиенты сервиса — дисциплинированные и аккуратные люди, поэтому автомобили могут быстро выходить из строя. Если каршеринговая организация осуществляет техническое обслуживание несвоевременно, то это может привести к аварийным ситуациям на дорогах и в целом будет снижать мотивацию клиентов к использованию каршеринга.

Возможности.

Современная жизнь диктует особые требования к мобильности, однако покупка собственного авто для многих недоступна. Кроме того, расходы на содержание собственного автомобиля постоянно увеличиваются. Велико число людей, имеющих водительские права, но не имеющих транспортное средство. Это приводит к росту спроса на услуги каршеринга.

Угрозы.

Главная угроза для операторов — поломка автомобилей. При несвоевременном ремонте и замене парка сервисы начнут терять клиентов. Внедрение беспилотных технологий также негативно скажется на рынке каршеринга.

На основании проведенного анализа можно заключить, что в целом для каршеринга ситуация складывается благоприятно, однако сервисам необходимо учитывать негативные моменты и совершенствовать свои бизнес-модели.

Проведем PEST-анализ услуг каршеринга.

Политические факторы.

Хотя каршеринг существует в России почти 10 лет, на законодательном уровне правоотношения, возникающие в связи с данным явлением, не достаточно регламентированы.

Каршеринг на федеральном уровне регулируется ГК РФ, кроме того, существует регулирование на уровне городов. Взаимодействие между участниками рынка также определяется нормами Федерального закона от 27.07.2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных», который регламентирует принципы сбора, хранения, обработки и удаления персональных данных. Если договор заключается с гражданином-потребителем, то действуют еще и нормы о защите прав потребителей.

В соответствии с распоряжением Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р каршеринг – это «вид краткосрочной аренды транспортного средства у профильных компаний» [14].

Согласно постановлению Правительства г. Москвы от 31 августа 2011 г. № 405-ПП под услугой каршеринга понимается предоставление юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями легковых автомобилей физическим лицам в краткосрочную (до 24 часов) аренду на основе поминутной тарификации для целей, не связанных с осуществлением такими физическими лицами предпринимательской деятельности. Постановлением Правительства г. Москвы от 14 сентября 2021 г. № 1422-ПП максимальный срок аренды автомобиля был увеличен с 24 часов до семи календарных дней в выходные и праздничные дни [13].

В целом в законодательстве Российской Федерации не существует специальных норм, регламентирующих каршеринг, в большинстве случаев он расценивается как услуга по предоставлению в аренду транспортного средства без экипажа. Это существенно затрудняет регулирование сложных ситуаций, возникающих при заключении договора, поскольку каршеринг в полной мере нельзя считать ни стандартной арендой, ни прокатом. Пробелы в регулировании данной сферы приводят к злоупотреблениям как со стороны пользователей, так и со стороны сервисов [10].

Типовыми проблемами при заключении договоров с каршеринговыми сервисами можно назвать использование сложной для восприятия терминологии, включение в договор непрозрачных финансовых и иных условий, в частности, отсутствие размера страховки.

Около 20% аккаунтов пользователей сервисов каршеринга содержат ложные сведения о личности [8]. Этому способствует заключение договора в дистанционной форме. Кроме того, в отрасли

наблюдается незаконный оборот учетных данных пользователей с тем, чтобы, имея высокий рейтинг, получить услугу каршеринга на привлекательных условиях. Невозможность обеспечения полного контроля за водителями может привести к тому, что автомобиль будет использоваться для совершения преступлений.

По мнению Минтранса, дополнительного регулирования для каршеринга не требуется, отрасль не нуждается в модификации правил дорожного движения, поскольку каршеринговый транспорт не требует выделенных полос на дорогах, при соблюдении правил не мешает другим участникам дорожного движения, в отличие, например, от электросамокатов.

Отрасль оценивается как социально и экономически значимая, поэтому она поддерживается органами власти. Например, правительство г. Москвы оказывает помощь каршеринговым сервисам с 2018 г. За 6 лет они получили субсидии в размере 1,2 млрд рублей, на которые было приобретено 54 тыс. новых автомобилей. В прошлом году сервисы получили 225 млрд рублей на развитие [5]. Кроме этого, период действия льготных парковочных разрешений был увеличен до 4 лет, а возраст машин, на которых такое разрешение можно получить, возрос до 2 лет. Для удобства каршеринговых сервисов выдачу льготных парковочных разрешений перевели в онлайн-формат.

Еще один пример государственного регулирования автомобильного рынка – стимулирование к покупке электротранспорта. Например, с прошлого года при покупке электрокара отечественного производства компенсируется четверть его стоимости, но не более 625 тыс. рублей. В некоторых регионах страны (например, Москве, Подмосковье, Санкт-Петербурге) отменен транспортный налог на электромобили, а с 1 марта 2023 г. водителям электрокаров не нужно платить за пользование платными дорогами и некоторыми парковками.

Таким образом, политические факторы благоприятно влияют на рынок каршеринга.

Экономические факторы.

На деятельность операторов каршеринга в первую очередь влияют:

- размер ключевой ставки через процентную ставку по кредитам и стоимость лизинга;
- доступность внешних источников финансирования;
- конъюнктура автомобильного рынка (в особенности доступность определенных автомобильных марок);

- возможность участия в программах поддержки каршеринга;
- демографическая ситуация;
- размер реальных доходов населения.

На фоне роста стоимости владения собственным автомобилем, введения платных парковок, усугубления проблем с общественным транспортом, снижения доступности кредитных ресурсов для населения формируется благоприятная среда для развития каршеринга. Для успешного ведения бизнеса оператору требуется иметь большой автопарк, высокую плотность покрытия сервисом и узнаваемость на рынке. Конкуренность в отрасли способствовала санированию рынка и росту его концентрации.

В 2023 году средняя стоимость 1 км пути в каршеринге составляла 23 рубля, в такси – 39 рублей. Для российского потребителя в среднем услуги каршеринга обходятся на 35% дешевле такси и в 3 раза менее затратны, чем содержание собственного автотранспорта.

В рамках государственной программы по улучшению транспортной ситуации в крупных городах и снижению числа автомобилей на дорогах планируется увеличение зон платных парковочных мест для личных автомобилей, что приведет к еще большему росту эксплуатационных расходов собственников автотранспорта и увеличению привлекательности каршеринга.

В то же время на операторах каршеринга негативно сказывается рост операционных издержек по обслуживанию и замене автопарка, а также недоступность привычных моделей авто из-за санкций. Увеличение себестоимости услуг будет компенсироваться ростом цен на аренду. Так, в 2023 г. увеличение цен уже составило минимум 10%.

Каршеринговый бизнес будет рентабельным в городах с населением более 0,5 млн человек. Городов с такой численностью и достаточной платежеспособностью населения в России не так много, и в большинстве из них каршеринговые сервисы уже имеются.

В целом можно заключить, что текущая ситуация значительно определяет спрос на услуги краткосрочной аренды автомобилей. Каршеринг обходится дешевле, чем такси, однако дороже, чем поездка на общественном транспорте. При снижении доходов население будет отказываться от каршеринга. Однако клиентов сервисы могут найти среди бывших собственников автомобилей, отказавшихся от личного транспорта вследствие роста эксплуатационных расходов.

Социальные факторы.

Основными препятствиями к использованию общественного транспорта вместо личного, помимо объективных причин, таких как неудобство графика и маршрута движения, недостаточное количество единиц транспорта и т.п., могут выступать некоторые стереотипы в потреблении. В течение длительного времени автомобиль считался признаком успешности, зрелости, состоятельности, однако в последнее время наметился иной тренд.

Для миллениалов характерно снижение привязанности к одному месту, делу, нежелание обременять себя собственностью. В сочетании с ускоряющимся темпом жизни это создает предпосылки для бурного роста экономики совместного потребления [12].

Россияне сегодня хотят получать новые впечатления, положительные эмоции, расширять границы привычного. Однако не хотят, чтобы это было слишком дорого. Каршеринг дает возможность попробовать что-то новое или недоступное за разумные деньги.

Сегодня целевая аудитория каршеринга — это молодые люди, которые все привыкли делать дистанционно, поэтому повышение цифровой грамотности и повсеместное внедрение интернет-технологий оказывают значимую поддержку каршерингу. Примечательно, что растет доля пользователей краткосрочной аренды старше 35 лет, средний водительский стаж также увеличивается [9]. Специалисты оценивают это как позитивное явление, поскольку у более взрослых и опытных водителей более безопасный стиль вождения.

Каршеринговые услуги особенно популярны в крупных городах. Более того, как отмечают специалисты, развивать такой сервис в населенном пункте с количеством жителей менее 500 тыс. человек неэффективно. В настоящее время в России наблюдается урбанизация, в ходе которой происходит вытягивание населения из сел, деревень, небольших городов в крупные населенные пункты, что выступает одним из факторов развития каршеринга.

Конкурентная борьба заставляет каршеринговые сервисы искать новые способы привлечения потребителей, делая свои услуги более привлекательными и интересными для водителей. Например, Belka Car в Калининграде для туристов запустила новый сервис долгосрочной аренды, а Ситидрайв вывел на линию автомобили с ручным управлением для маломобильных водителей [16].

После пандемии наметились изменения в поведении участников рынка. Так, более чем на 10% выросла женская аудитория, что сотрудники Делимобиля связали с выводом и распространением

удобных и компактных городских моделей типа Fiat 500, Mini Cooper или Smart [9].

Растет дальность поездок на арендованном транспорте. После введения санкций против России стал активнее развиваться внутренний туризм, поэтому многие операторы стали запускать междугородние маршруты, когда можно уехать в другой город, не завершая аренду. Самыми распространенными направлениями, например, у Делимобиля стали Санкт-Петербург — Карелия и Новосибирск — Шерегеш, которые пользуются повышенным спросом в праздничные дни [9]. Это говорит о том, что люди хотят отдохнуть с семьей и друзьями в выходные, но при этом не желают пользоваться общественным транспортом.

Рост популярности стандартного каршеринга по типу «B2C» послужил толчком к развитию новых направлений аренды, в частности, появлению в России социального каршеринга — сервиса по типу «P2P».

Социальный каршеринг — это сервис по аренде автотранспорта физических лиц. Люди договариваются об услуге через каршеринговый сервис. Это позволяет водителям быстро получить авто, а владельцу — гарантированно и своевременно получить деньги за аренду. Пользование таким автомобилем обходится дешевле, чем при традиционном каршеринге или использовании такси, поэтому на услуги социального каршеринга всегда повышенный спрос, особенно в столице.

По результатам исследований, проведенных в Копенгагене, каждый километр, преодоленный на автомобиле, приносит обществу убытки в размере 0,71 евро, негативно влияя как на индивидуальное благополучие (физическое и психическое здоровье, аварии и травмы, пробки), так и на окружающую среду (шумовое и атмосферное загрязнение, нарушение климата и т.п.) [15]. Кроме того, автомобили неэффективны, поскольку провоцируют асимметрию в распределении ресурсов. Большую часть времени они проводят на парковке, занимая ценные площади, которые можно было бы использовать для строительства жилья, рекреационных зон и прочих объектов инфраструктуры. Чтобы сократить негативное влияние на экологию, улучшить здоровье людей, требуется уменьшить количество транспорта на улицах.

Каршеринг способствует разгрузке дорог, снижению негативного влияния на окружающую среду. Обычный автомобиль, расходуя 15 л топлива за сутки, выбрасывает в атмосферу около 9 кг углекислого газа [17], поэтому приоритетной задачей становится со-

кращение количества выхлопов от автотранспорта. Весь парк в каршеринге относится к экологическому классу не ниже Евро-5. За счет того, что одним автомобилем в течение суток может пользоваться несколько человек, один автомобиль в каршеринге способен заменить 6–9 личных авто. Развитие сервиса только в Москве привело к тому, что не используется около 100 тыс. личных автомобилей в сутки [9].

Учитывая тренд на более осознанное потребление, каршеринг имеет все шансы на дальнейший рост популярности.

Технологические факторы.

Каршеринг — это сервис, целиком зависящий от цифровых технологий. В этой связи развитие отрасли определяется наличием соответствующих технологий, доступностью Интернета и цифровой грамотностью населения. Согласно Digital 2023 Global Overview Report, в январе 2023 г. общая численность населения России составляла 144,7 млн человек, из них 127,6 млн приходилось на интернет-пользователей, проникновение Интернета — 88,2%. На начало 2023 г. в России было активно 227 млн сотовых мобильных подключений. Медианная скорость мобильного интернет-соединения в сотовых сетях составила 21,73 Мбит/с, что выше показателя 2022 г. на 3,90 Мбит/с [1].

По данным исследования, проводимого агентством «Вебер» в октябре 2023 г. среди 6,5 тыс. россиян старше 18 лет, 93% опрошенных используют Интернет каждый день, а 17% проводят в онлайн более 8 часов ежедневно. При этом половина респондентов тратит на Интернет до 4 часов [19].

В России исторически одни из самых низких тарифов на мобильную связь в мире. Стоимость услуг растет, но медленно. Однако с января 2023 г. цены на услуги связи поднялись на 10–15%. Это было связано с повышенными издержками на приобретение оборудования у новых поставщиков, поскольку прежние наложили эмбарго для России.

В 2024 г. планируется увеличение платы за использование операторами частот сетей 4G в 10 раз при росте общих расходов на все частоты в 2 раза [18]. Это приведет к неминуемому значительному росту тарифов на услуги операторов сотовой связи.

Совершенствование работы каршеринговых сервисов ведет к улучшению условий аренды для ответственных пользователей. Кроме того, это увеличивает безопасность дорожного движения.

Оснащение автомобилей телематическими системами позволяет отслеживать перемещение транспорта, что существенно за-

трудняет его угон.

Современные технологии каршеринга позволяют оптимально распределить автомобили по районам города и нацелены на персонализацию: клиенты получают уникальные предложения, максимально учитывающие их предпочтения.

В приложениях операторов каршеринга используется рейтинговая система для пользователей, в которой выставляется оценка за стиль вождения. Телематика анализирует, как часто водитель резко тормозит и останавливается, совершает опасные маневры на дороге. Клиенты, не соблюдающие правила дорожного движения, получают штрафы. В случае регулярных нарушений такие пользователи блокируются в системе. Аккуратные водители получают бонусы, например, снижение стоимости поездки.

Совершенствование системы мониторинга привело к тому, что только в Москве за январь-февраль 2024 г. количество ДТП с арендованными автомобилями сократилось на 27%, число раненых — на 30%, погибших — на 75% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. При этом общее количество поездок выросло на 300 тыс. [11]. Увеличение безопасности поездок в каршеринге — один из благоприятных факторов для развития отрасли.

Негативным моментом является уязвимость каршеринговых сервисов для хакерских атак. Для пользователей основные риски связаны с утечкой личных данных и кражей аккаунта. В случае несанкционированного доступа злоумышленник может свободно использовать автомобиль от лица другого пользователя, а также продать и иным образом незаконно использовать персональные данные клиента.

Многие действия в каршеринге зависят от стабильности интернет-соединения, например, активация тарифов, оплата топлива и т.п. Приложение может зависнуть, что негативно скажется на лояльности потребителей.

В целом, не смотря на описанные выше риски, с точки зрения технического оснащения отрасль отвечает всем предъявляемым требованиям. Автомобили оборудованы современными системами управления, освоить использование каршеринговых сервисов способен любой человек, владеющий смартфоном.

В заключение отметим, что каршеринг — комфортный и относительно недорогой способ передвижения по городу. При хорошем покрытии он сочетает скорость, гибкость, удобство использования. Уже сейчас в сервисах каршеринга зарегистрировано более 2 млн человек, общее количество поездок во всех городах присутствия в

год составляет 10 млн [16]. С развитием технологий и расширением зон покрытия каршеринг будет становиться популярнее, несмотря на санкции и замену европейских автомобилей отечественными и китайскими. Исследователи полагают, что в 2024 г. отрасль прибавит еще 41%, объем рынка возрастет до 62 млрд рублей [4]. Этому во многом будет способствовать рост парка, который составит 136 тыс. автомобилей через 5 лет [4]. По мнению экспертов, будущее за пилотными технологиями, когда пользователю не нужно будет самостоятельно добираться до автомобиля, он будет подъезжать к водителю сам.

Литература

1. Digital 2023 Global Overview Report. URL: <https://datareportal.com/reports/digital-2023-russian-federation>.
2. Érika Martins Silva Ramos, David Issa Mattos, Cecilia Jakobsson Bergstad Roundtrip, free-floating and peer-to-peer carsharing: A Bayesian behavioral analysis // Transportation Research Part D: Transport and Environment. Volume 115, 2023, 103577, ISSN 1361-9209, <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103577>.
3. Баусов А. Yota выяснила, что россияне стали дольше и больше пользоваться каршерингом в 2023 году. URL: <https://www.iphones.ru/iNotes/yota-rossiyane-stali-tratit-na-karshering-v-15-raza-bolshe-vremeni-03-28-2024>.
4. Исследование рынка совместной мобильности и каршеринга в России. Декабрь, 2023. URL: <https://b1.ru/upload/sprint.editor/16f/nj8rf9cdt1rmznet6jpu0ka0xpn08aev/b1-car-sharing-in-russia-survey.pdf>.
5. Как изменился столичный каршеринг в 2023 году? URL: https://transport.mos.ru/mostrans/all_news/118054.
6. Каршеринг: вместе лучше. URL: <https://fingramota.econ.msu.ru/sys/raw.php?o=19966&p=attachment>.
7. Косенок А. Москва оказалась лидером в Европе по дешевизне каршеринга. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2024/03/06/1023885-moskva-okazalas-liderom-v-evrope-po-deshevizne-karsheringa>.
8. Лахтина Т. А., Фадеева И. В., Куцык В. П. Проблемы правового обеспечения безопасности дорожного движения с учетом развития услуг каршеринга в России // Вестник экономической безопасности. 2021. № 3. С. 206–211.
9. Мелешенко А. Более миллиона москвичей регулярно пользуются каршерингом. URL: <https://rg.ru/2021/04/07/bolee-milliona-moskvichej-reguliarno-polzuiutsia-karsheringom.html>.
10. Муратова С. А. Правовая природа договора каршеринга и перспективы его развития // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина. 2021. № 11. С. 194–205.
11. На 27% снизилось число ДТП с участием автомобилей каршеринга.

URL: https://transport.mos.ru/mostrans/all_news/119025.

12. Нестерова С. И. Шеринговая экономика как новый тренд в поведении потребителей // Вестник Самарского муниципального института управления. 2023. № 3. С. 39–48.

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

14. 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». URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73707148>.

15. Ромашкевич Н. 12 способов освободить город от машин. URL: <https://velonation.bike/2022/04/26/12-sposobov-osvobodit-gorod-ot-mashin>.

16. Свинова Е. Количество поездок в каршеринге за год выросло на треть. URL: <https://rg.ru/2023/09/24/idut-na-skorosti.html>.

17. Франк И. Преимущества и практики использования электромобилей для такси и каршеринга. URL: <https://secrets.tinkoff.ru/blogi-kompanij/elektromobili-v-taksi-i-karsheringe>.

18. Чупров Д. Плата за использование операторами 4G может вырасти в 10 раз. URL: <https://telesputnik.ru/materials/tech/news/plata-za-ispolzovanie-operatorami-4g-mozet-vyrasti-v-10-raz>.

19. «Вебер» узнал, сколько времени россияне проводят в интернете и что они думают о блокировке западных соцсетей. URL: <https://nao24.ru/obshchestvo/38713-veber-uznal-skolko-vremeni-rossijane-provodjat-v-internete-i-chto-oni-dumajut-o-blokirovke-zapadnyh-socsetej.html>.

Статья поступила в редакцию 28.03.24 г.

*Рекомендуется к опубликованию членом Экспертного совета
канд. социол. наук, доцентом Т. П. Карповой*