

ЭКОНОМИКА СОВМЕСТНОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ

*Дигилина Ольга Борисовна,¹
Миронова Татьяна Геннадьевна²*

Рассматривается экономика совместного потребления как новая экономическая модель в современном обществе в Российской Федерации и за ее рубежами на примере каршеринговых услуг. Представлен подробный анализ ситуации и проблемы внедрения каршеринга на российском рынке и в некоторых странах Азии: Японии, Индии и Китае. На основе проведенного анализа авторы обосновывают выводы о значительных перспективах данного нового явления экономика.

Ключевые слова: экономика совместного потребления, каршеринг, автотранспорт.

JEL-коды: D 12, F 2, F 42.

Sharing economy или collaboration economy – «экономика совместного потребления» – новая экономическая модель в современном обществе, которая основывается на совместном использовании товаров и услуг. Например, это автомобили, самолеты, жилье, техника – все, что нужно для комфортной жизни людей. Развитие телекоммуникационных технологий, распространение «всемирной паутины» интернета, появление социальных сетей... способствовало появлению этого вида экономической модели. Первыми, кто описал ее, были Рейчел Ботсман и Ру Роджерс в своей известной книге «What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption» (Botsman R., Rogers R., 2010).

В настоящее время экономика совместного потребления (ЭСП) имеет свои перспективы: это возможность повысить рациональность потребления и экономия части денежных средств. Так как концепция совместного потребления не нова, то в современном варианте ЭСП развивается с учетом новых технологий – в первую очередь, это интернет-платформы. Они используются, к примеру, в поиске жилья, аренда вещей и т.д. По сравнению с обычной (традиционной) экономикой ЭСП обладает большим потенциалом к сокращению транзакционных издержек и отходов. Возникновение ЭСП связано с большой стоимостью собственности во всех крупных городах. Если за границей она очень популярна, то в России это движение только набирает свои обороты. В данной работе рассмотрим экономику совместного потребления на примере каршеринговых услуг в России, Японии, Индии, Китае.

Объектом исследования является экономика совместного потребления. А предметом – услуги предоставления объектов (автомобилей), находящихся в собственности, другим во временное платное пользование – каршеринг.

¹ Дигилина Ольга Борисовна – доктор экономических наук, профессор кафедры политической экономии Российского университета дружбы народов, г. Москва, Россия. E-mail: o.b.digilina@mail.ru

² Миронова Татьяна Геннадьевна – студентка Финансового университета при Правительстве РФ, Владимирский филиал, г. Владимир, Россия. E-mail: mironovatg98@yandex.ru

Каршеринг – это вид пользования автомобилем с поминутной оплатой, когда одна из сторон не является его собственником. Каршеринг возник как альтернатива владения автомобилем, стоимость содержания которого постоянно возрастает в результате плотности трафика, пробок, ограничения доступности и высокими ценами на парковку в крупном городе.

Развитие каршеринга в России началось с 2012 г. в Москве (Anytime) и с 2013 г. в Санкт-Петербурге (StreetCar). Рассмотрим динамику продаж автомобилей на первичном отечественном рынке, по данным Ассоциации европейского бизнеса (табл. 1).

Таблица 1.

Динамика продаж новых автомобилей по России по годам, млн шт.

Год	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Количество проданных автомобилей	2,935	2,777	2,491	1,601	1,426	1,596

Источник: Ассоциация европейского бизнеса.

Согласно приведенным данным табл. 1 видно, что в 2012-2016 гг. наблюдалось падение потребительского спроса на покупку нового автомобиля. И только с 2017 г., когда экономика России перешла к восстановлению, наблюдается незначительное увеличение продаж на 12,5%. На фоне сложившейся ситуации каршеринговые услуги нашли свое применение на новом российском рынке.

К 2018 г. количество компаний, предоставляющих данные услуги, выросло с 2 до 28 (Каршеринг, 2018), а прокатных автомобилей, согласно данным РwС, сейчас около 15 тыс. (Пятое колесо, 2018), из которых 80% находится в Москве. Российский рынок каршеринговых услуг представлен также в таких городах, как: Санкт-Петербург, Сочи, Туапсе, Новосибирск, Грозный, Самара, Уфа, Красноярск, Челябинск, Ростов на Дону, Нижний Новгород, Краснодар, Калининград, Екатеринбург, Анапа. Крупнейшими сервисами по количеству машин стали Делимобиль (2200 шт.), VelkaCar (1750 шт.) и YouDrive (1150 шт.). Как и в любой новой отрасли каршеринг сталкивается с определенными препятствиями роста. К ним относятся: клиентура, транспортная инфраструктура, государственное регулирование и бизнес.

Согласно опросу пользователей каршеринга за IV квартал 2017 г. контакт-центра «Московский транспорт», 90% потребителей данных услуг составляют мужчины. У 57% опрошенных имеется свой автомобиль. Из них 47% готовы отказаться при поездках по городу от личного транспорта и только 10 % – полностью отказаться от него (Московский каршеринг, 2018). Из этого следует, что наличие личного автомобиля не гарантирует отказа потребителей от услуг каршеринга. Притом передвижение по городу на арендованном авто выглядит более выгодным для большинства собственников автотранспорта. Те 10%, кто полностью решил отказаться от собственного средства передвижения, предположительно, в будущем полностью перейдут на каршеринговые услуги. Данный опрос показывает положительную тенденцию к принятию населением новой экономической модели. И хотя 76% опрошенных по РwС (Публикации, 2018) согласны, что каршеринг помогает избежать трудностей с содержанием личного автомобиля, все-таки 70% предпочитают свой личный. По нашему мнению, владение частным транспортным средством в России является отражением социального статуса, поэтому часть обеспеченного населения не сможет отказаться от элемента престижа и комфорта.

Каршеринг популярен у 25% опрошенных в возрасте 20-34 лет, у 15% – в возрасте 35-54 лет, у 9% – 55-64 лет (Публикации, 2018). Привлекательность такого сервиса у молодежи,

прежде всего, связана с легкостью освоения технологий в области мобильных приложений и навигационных систем. Регистрация в каршеринг-сервисе проходит на сайте или в мобильном приложении с привязкой банковской карты в личном кабинете и проверки персональных данных паспорта и водительских прав, затем происходит подписание договора. Основные действия делаются с мобильного приложения на смартфоне – бронирование, доступ в машину, управление арендой, оплата. Общение со службой поддержки через чат-боты или с того же приложения, что представляется сложным для большинства людей старшего возраста. Однако показатель в 25% среди активной части населения пока нельзя назвать высоким. Еще одной возможной причиной не востребоваемости каршеринга среди населения может быть повышенное чувство комфорта от использования личного транспорта: каршерингом пользуются чужие люди, нельзя перестроить машину на свой вкус, салон может быть испорчен предыдущим водителем и т.д.

Другим препятствием роста одного из направлений Sharing economy является транспортная инфраструктура. Следствием урбанизации стало увеличение количества транспорта. По данным рейтинга сервиса Google Карты (ТОП-10, 2017), был составлен топ-список городов России с самыми загруженными дорогами – табл. 2.

Таблица 2.

ТОП городов-миллионников России с самыми загруженными дорогами, 2017 г.

Место	Город
1	Москва
2	Самара
3	Красноярск
4	Уфа
5	Воронеж

Источник: разработано авторами по: ТОП-10, 2017

Все города, кроме Воронежа, представленные в таблице 2, входят в зону предоставления услуг каршеринга. Столица здесь занимает лидирующую позицию. Данные мегаполисы отличаются высоким уровнем «пробок» на дорогах, в отличие от малых городов России, где нет проблемы добраться на личном авто до места назначения. Следует отметить, что на данный момент саму проблему разгрузки дорог в «час пик» каршеринг не решает. Если только большинство автовладельцев не откажутся от своего транспорта и не пересядут на арендованный. У водителей заемного транспортного средства лишь появляется возможность бесплатно оставлять авто на платной парковке и не перегружать бесплатные. Далее она будет использоваться другим арендодателем.

Обратим внимание на то, что краткосрочная аренда транспортного средства на данный момент существует только в больших городах России с многомиллионным населением, частыми пробками и проблемами с парковками. Удобство использования каршеринга сравнивается с услугами такси. По данным опроса Авто Mail.ru (Авто Mail.Ru, 2018), на конец 2016 г. 65% респондентов видят в каршеринге альтернативу такси.

Несмотря на это, новое веяние полностью не вытеснит привычные транспортные услуги, так как рассчитано на разные ниши: не у всех есть права на управление автомобилем и не всегда водитель в состоянии безопасно осуществлять поездку. При этом цена – на сравнительно большие расстояния внутри города на такси – устанавливается как за минуту,

так и за километраж, включая затраты на оплату работы водителя. Сейчас есть возможность заранее оговорить фиксированную плату, которая очень удобна при поездке в «час пик»: не придется переплачивать время простоя в «пробке», в отличие от каршеринга. Что нельзя сказать про малые города, в которых нет подобных неудобств, а также проблем с парковками и относительно низкие цены на такси (табл. 3).

Таблица 3.

Сравнение цен на Яндекс.Такси эконом класса, 2017 г.

Город	Минимальная стоимость, руб.	Тариф по городу, руб./км	Далее по городу, руб./мин	За 4 км, руб.
Москва	не более 99	не более 9	не более 9	183
Санкт-Петербург	не более 49	не более 13	не более 5	137
Владимир	не более 59	не более 10	не более 1	99
Иваново	не более 79	не более 11	не более 1	106

Источник: ТОП-10 городов России с самыми жуткими пробками (2018).

Сравнив цены на поездку (табл.3) в одном из самых бюджетных такси России по городам с разной численностью населения, можно сделать вывод, что в городах-миллионниках выше оплата за транспортные услуги. Тем самым ощутимее разница при сравнении с поминутными услугами каршеринга. До тех пор, пока в малых городах цены на такси не станут значительно выше, потребители не ощутят особого превосходства нового явления экономики.

В Москве 14 октября 2017 г. произошел запуск каршеринговых электромобилей BMWi3 на платформе YouDrive. Арендовать такой автомобиль можно будет за 1000 руб. в час без использования поминутной оплаты. В сравнение: Mercedes-Benz CLA обойдется в 960 руб. в час с возможностью поминутной оплаты. На этом сложности не заканчиваются. Доступ к прокату будет открыт только пользователям с седьмым уровнем и выше. Это значит, что Вам придется в течение длительного времени активно пользоваться услугами компании, чтобы в конечном итоге прокатиться на данном электромобиле.

Услуги краткосрочной аренды основаны на том, чтобы водитель мог оставить заемный автомобиль по месту прибытия буквально в ближайшей улочке или парковке. Это удобно для него – не надо никуда специально отвозить машину, для будущего водителя – транспорт в шаговой доступности. За пределами города нет множества специально оборудованных парковок; машину так просто не оставить в селе; есть вероятность того, что ее не смогут забрать другие желающие, т.к. должен быть слишком большой автопарк, чтобы машина была в зоне постоянной «минутной» доступности. Выход видится в развитии пригородных густонаселенных областей.

Органы государственного регулирования поддерживают новый общественный транспорт, т.к. он решает проблему с переполненными парковками. 19.08.2015 правительство Москвы первым приняло постановление №523-ПП, регламентирующее выдачу льготных парковочных разрешений для операторов каршеринга. Так, в Москве водителям, использующим каршеринговые автомобили, разрешено бесплатно оставлять их на платных парковках. Во-первых, «бросать» их дальше разрешенной зоны нельзя. И что делать тем, кому нужно ехать дальше?! Пересаживаться на привычный общественный транспорт или идти пешком... Во-вторых, в «час пик» каршеринговые автомобили могут

быстро освобождать парковочные места в связи со срочной необходимостью для пользователей, а в оставшееся время они могут также загромождать парковки. Возможно, что со временем внушительная часть населения все-таки перейдет на услуги каршеринга и откажется от покупки собственного автомобиля. Тогда в государственный бюджет будут недопоступать денежные средства с налога на имущество. Следовательно, привилегию для данной ниши (отрасли) сменят новые налоги на каршеринговые компании.

Теперь рассмотрим сферу бизнес-услуг. Какие риски несут предприниматели, регистрируя каршеринговую компанию (Компании сознательно работают в минус, 2018)?

Во-первых, это большие материальные вложения на первоначальном этапе. К примеру, в Москве, при запуске необходимо минимум пару тысяч автомобилей, чтобы выглядеть внушительно на рынке. Во-вторых, придется разрабатывать свою платформу для имиджа или присоединяться к крупным компаниям. В-третьих, даже в городах-миллионниках для оптимального функционирования достаточно 4-5 операторов каршеринга с большим автопарком. Устанавливать новые приложения компаниям с малым количеством транспортных средств не представляет интереса для потребителей и ведет к увеличению простоев. В-четвертых, чтобы управлять таким бизнесом, нужен высокопрофессиональный штат работников: технический директор, fleet-менеджер, собственные разработчики и performance marketing. В-пятых, автомобили для каршеринга, в основном, берутся в операционный или финансовый лизинг, что представляет собой некоторый риск для компании в условиях неплатежеспособности. Так, уже на этапе запуска надо привлекать большое количество пользователей. В-шестых, для закупки большого автопарка необходимо заключать договоренности с автодилерами. При этом необходимо быть внимательным, чтобы не переплатить тем, у кого цена выше, чем у конкурентов. В-седьмых, короткие поездки ведут к увеличению времени простоя машин, что в конечном итоге сказывается на прибыли компаний. В-восьмых, не все компании могут приобрести льготные разрешения на парковку. А это весомая статья затрат для владельцев сервиса. Например, в Москве за 1 автомобиль придется заплатить около 30 тыс. руб. в год. В-девятых, постоянные затраты на замену автомобиля каршеринга, срок службы которого не может превышать 3-х лет, согласно требованиям департамента транспорта. В-десятых, необходимость заключать договоренности с топливными компаниями о скидках, или с официальными или неофициальными дилерами об обслуживании автомобилей, а также решать вопрос: нанимать ли механиков в собственный штат. Также существует риск не справиться с уже имеющейся конкуренцией на рынке.

Например, чтобы конкурировать с Яндекс.Драйвом придется снижать цены на краткосрочную аренду. Представители ГК «АвтоСпецЦентра» отмечают, что оптимальный период окупаемости: 10-20 месяцев, в течение которого компания должна придерживаться эффективной стратегии, чтобы не уйти раньше с рынка. По мнению экспертов, в каршеринге на прибыль негативно влияют вандализм, возможный угон автомобиля и серьезные аварии. Также при коллективном использовании увеличивается риск повреждений, поэтому страховые агентства неохотно заключают сотрудничество с каршеринговыми компаниями.

Экономика совместного потребления в виде каршеринговых услуг активно развивается и за рубежом. США является мировым лидером в этой области с ведущей компанией ZipCar, насчитывающий более 800 млн клиентов и автопарком приблизительно в 10 тысяч автомобилей. Следом за Америкой идут европейские страны (Германия, Великобритания, Франция) с популярными операторами «DriveNow» и «Car2Go». Не отстает

и Прибалтика – Эстония, Латвия, Литва – с компаниями «CarGuru» и «CityBee». Рассмотрим особенности (проблемы) развития этих услуг в азиатских странах: Японии, Китае, Индии.

Несмотря на то, что Япония считается одной из самых развитых стран мира, устоявшиеся традиции отрицательно влияют на отношение японцев к шеринговым сервисам вообще. Это, в свою очередь, снижает популярность продвигаемых услуг. Так, объем шеринговой экономики по данным The Economist в Японии оценивается всего в 11 млрд долл., в Китае – 229 млрд долл. в год, что во многом выше, несмотря на численность населения. Для наглядности проведем сравнительную характеристику каршеринга Японии, Китая и Индии (табл. 4).

Таблица 4.

Сравнительная характеристика каршеринговых услуг по странам

Страны/Критерии	Япония	Китай	Индия
Юридические особенности заключение договора	старше 18 лет, документы в виде загранпаспорта, международные права, залог, опыт вождения более 1 года	временные китайские права на 3 месяца, оплатить залог (700-1500\$) и страховой взнос (5-10\$/день), медкомиссия	Загранпаспорт, водительские права международного образца, залог (чаще 100%), полис обязательного страхования
Цена	автомобиль класса Toyota Corolla со стандартной страховкой будет стоить около 100 \$ за сутки, экономического класса – 70-80 \$ за сутки	аренда электрокаров по скидке в 1-ый день составляет 1 юань (0,14 \$), зависит от коробки передач, мощности двигателя, года выпуска авто и так далее от 43,5 \$ в день	в среднем бюджетное авто 10-15 \$ в день на небольшой срок или 180\$ в месяц
Агентства	Toyota Rentacar, Nissan Rentacar, Nippon Rentacar, Times Car Rental	Togo, Gofun	Savaari Car Rentals, Bharat Tours, State Express
Транспортная инфраструктура	левостороннее движение, большое количество платных дорог, оплачиваемых водителем, многочасовые пробки, дорожные указатели на японском языке, электронная система оплаты движения	правостороннее движение, платные скоростные трассы, указатели на китайском языке	левостороннее движение; различные транспортные средства, животные, пешеходы, затрудняющие соблюдение правил дорожного движения, аварийное состояние дорог
Парковки	городские (муниципальные) ограничивают время 40 мин – 1 час за 1,3-3 \$ за пределами активных городских зон и в районе 7,6 \$ в центре. На	недостаток парковочных мест разрешает оставлять транспортное средство на улице в направлении движения,	многие парковки бесплатны, стоимость платного паркинга – одна из самых низких в мире – меньше 2 \$ в сутки

	многих нельзя оставлять машину в ночное время суток. Частные парковки представлены как подземные либо многоэтажные комплексы со стоимостью выше городских. Бесплатные парковки находятся лишь вблизи торговых центров при предъявлении чека покупки	большинство парковок платные (в зависимости от района)	
Возврат автомобиля	с полным баком бензина, без повреждений, иначе накладываются штрафы; маршрут в «один конец» обговаривается заранее	без повреждений, иначе будет наложен штраф	без повреждений
Оплата	банковская карта, наличные	возможна через смартфон при долгом проживании в стране (необходим комплект документов)	наличные или кредитная карта

Источник: составлено авторами.

Можно сделать следующие выводы:

- 1) В рассматриваемых странах пользование каршеринговыми услугами предполагает сбор большого количества документов, требующих затрат времени и денег;
- 2) В Индии каршеринг представлен в виде аренды автомобиля с ценами ниже, чем в Китае и Японии.
- 3) Дорожное движение в Японии и Индии – левостороннее, что создает неудобство в управлении автомобилем для туристов, привыкших к правостороннему. Также в стране «восходящего солнца» чрезмерное количество платных автотрасс, которые арендодатель должен оплачивать сам. В Индии же разнообразие транспортных средств (включая животных) без соблюдения ПДД приводит к хаотичному движению на дороге.
- 4) В Японии самая сложная ситуация с парковками (по сравнению с Китаем и Индией): ограничения во времени приводит к неудобствам постоянной перепарковки машины для водителя, проблемы с государственными парковками в ночное время и высокие тарифы в частных, которые к тому же оборудованы сложными системами для туристов. В Китае проблему с парковками решают путем законодательного разрешения оставлять транспорт в любом месте по ходу движения. И только в Индии большинство парковок совершенно бесплатны, а цена платных очень низка, что связано с уровнем жизни граждан в стране.
- 5) Общие требования возврата арендованного авто – без повреждений. В Японии обязателен возврат полного бензобака и дополнительная оплата за проезд без сдачи машины в специально отведенное место.
- 6) Оплата производится как наличными, так и по карте во всех трех странах.

В настоящее время правительство Китая вводит специальный закон, согласно которому 8% от производства автомобилей одной марки должны составлять электромобили или гибриды. Но для этого также нужно создать подходящие условия и оборудовать заправочные станции для таких автомобилей. Ведь если большинство туристов и китайцев будут ездить на электрокарах, то количество розеток должно быть соответствующим. Таким образом, у Китая есть все возможности в ближайшем будущем стать лидером в сфере применения арендованного экологичного транспорта.

Как развивается такси в азиатских странах в настоящее время? В табл. 5 представлена характеристика данного процесса.

Таблица 5.

Сравнительная характеристика такси в азиатских странах

Страны/Критерии	Япония	Китай	Индия
Виды	государственные и частные	контролируется деятельностью государства	государственные и частные
Общение	редко используется международный язык общения – английский	незнание китайского языка вызывает трудности при разговоре с таксистом	английский язык
Цена	минимальная – начиная с 5,8 \$, далее начисляется 0,7 \$ за каждые 280 метров. Если вы застряли в пробке, за каждые 135 секунд простоя счетчик начисляет 0,8 \$, исходя из курса 1\$ =112,98 иен. Ночной тариф с наценкой в 30%.	складывается из посадки в такси в среднем 1,45\$, входящие в 3-5 км маршрута, оплата за километраж 0,22-0,73\$, оплата за простоя в пробке, бензиновый сбор 0,29-0,44 юаня.	0,14-0,21\$ за км, ночной тариф в 1,5 раза дороже.

Источник: www.arrive.ru/indiya/arenda-avtomobilya-v-indii.html

Пользование услугами такси в азиатских странах предполагает знание национального языка, что вызывает определенные языковые сложности у туристов. Исключение составляет Индия, в которой используется международный английский и цена на перевозки минимальная из трех рассматриваемых государств. Самые дорогие услуги такси в Японии.

Экономика совместного потребления основана на доверии людей, без которого невозможно взаимодействие и развитие этой модели, она является инновационной отраслью и получила широкое распространение по всему миру, в том числе и у нас в России. Хотя спрос на услуги каршеринга у населения формируется, но при этом россияне не торопятся расставаться со своим любимым автомобилем, в отличие от зарубежных пользователей каршеринговых услуг. О недостаточной развитости экономики совместного потребления говорит и малый охват территорий. В основном – это города-миллионники.

Считаем, что пока каршеринговые компании будут испытывать в ближайшем будущем определенные трудности в своем развитии, однако уже сейчас складываются позитивные предпосылки, способствующие росту нового направления бизнеса экономики совместного потребления.

Список литературы

1. Подгайская А. (2017). Экономика совместного потребления: зарубежный и отечественный опыт // Общество и экономика: сб. статей. М., С. 36-44. [Padhaiskaya A. (2017) the Economy of collaborative consumption: domestic and foreign experience // Society and economy: collection of articles. Moscow, pp. 36-44. (In Russian).]
2. Botsman R., Rogers R. (2010). What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption. London: Collins.
3. Авто Mail.Ru: две трети российских интернет-пользователей верят, что каршеринг сможет заменить такси (2018). URL: <https://corp.mail.ru/ru/press/infograph/9772> [Auto Mail.Ru: two-thirds of Russian Internet users believe that car sharing can replace taxis (2018). (In Russian).]
4. Делиться надо: как работает экономика совместного потребления (2018). URL: <https://ria.ru/economy/20170813/1500226075.html> [It is necessary to share: how the economy of joint consumption works (2018). (In Russian).]
5. Двенадцать миллионов поездок с начала года: почему каршеринг становится все популярнее у москвичей (2018). URL: <https://www.mos.ru/news/item/45314073> [Twelve million trips since the beginning of the year: why car sharing is becoming more popular among Muscovites (2018). (In Russian).]
6. Каршеринг. Все операторы (2018). URL: <https://truesharing.ru/carsharing> [Carsharing. All operators (2018). (In Russian).]
7. Каршеринг в России: обзор рынка (2018). URL: <https://iot.ru/gorodskaya-sreda/karshering-v-rossii-obzor-rynka> [Car sharing in Russia: market review (2018). (In Russian).]
8. Компании сознательно работают в минус: на чем строится бизнес каршеринговых сервисов в России (2018). URL: <https://vc.ru/transport/48889-kompanii-soznatelno-rabotayut-v-minus-na-chem-stroitsya-biznes-karsheringovyh-servisov-v-rossii> [Companies deliberately operate at a loss: how to build a business karteninhaber services in Russia (2018). (In Russian).]
9. Московский каршеринг (2018). URL: <http://transport.mos.ru/common/upload/public/Каршеринг.pdf> [Moscow car sharing (2018). (In Russian).]
10. Публикации (2018). URL: <https://www.pwc.ru/ru/publications/autotech-russian.pdf> [Publications (2018). (In Russian).]
11. Пятое колесо (2018). URL: <https://rg.ru/2018/10/09/kak-budet-razvivatsia-karshering-v-rossii.html> [Fifth wheel (2018). (In Russian).]
12. ТОП-10 городов России с самыми жуткими пробками (2017). URL: <https://www.avtovzglyad.ru/obshestvo/dorogi/2017-02-17-nazvan-top-10-gorodov-rossii-s-samymi-zhutkimi-probkami> [TOP 10 cities in Russia with the most terrible traffic jams (2017). (In Russian).]

DEVELOPMENT OF COLLECTIVE CONSUMPTION ECONOMY IN RUSSIA AND ABROAD BASED ON ANALYSIS OF CARSHARING SERVICE AS AN EXAMPLE

Digilina Olga Borisovna,

Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University)
117198, Moscow, Miklukho-Maklaya str., 6

Mironova Tatyana Gennadyevna,

Financial University under the Government of the Russian Federation (Vladimir branch),
600037, Vladimir, Tikhonravov St., 1

The article contains analysis of collective consumption economy as a new model of economy in modern society in Russia and abroad taking carsharing as an example. The article contains detailed description of problems of carsharing service in Russia and in Asian countries: Japan, India and China. The authors give their opinion on perspective of further development of carsharing service.

Key words: *collective consumption economy, carsharing, automobile transport, economy of sharing.*

Jel codes: *D 12, F 2, F 42.*