



СОВМЕСТНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЛИЧНОГО АВТОТРАНСПОРТА КАК ВАЖНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ДОЛЕВОЙ ЭКОНОМИКИ

Я. В. Калустян, Е. В. Михалева, Н. Ю. Малова

ГОУ ВПО «Донбасская национальная академия строительства и архитектуры»,

2, ул. Державина, г. Макеевка, ДНР, 86123.

E-mail: natali8703@rambler.ru

Получена 20 ноября 2019; принята 22 ноября 2019.

Аннотация. В статье обоснована целесообразность внедрения такой экономической модели как «shareconomy» (sharing economy – экономика совместного потребления), что в значительной степени повышает мобильность и качество жизни жителей современного города. Отмечено, что развитию экономики совместного потребления в значительной степени поспособствовали современные технологии, а именно Internet и Social Media. Выявлено, что в современных условиях одним из наиболее актуальных вариантов концепции «Шеринга вещей» является концепция «Интернета перевозок», позволяющая снизить негативное влияние автотранспорта на окружающую среду за счет уменьшения количества выбросов в атмосферу, а также реализовать право граждан на мобильность. В статье рассмотрены особенности практической реализации основных составляющих экономики совместного потребления: каршеринга, карпулинга и райдшеринга.

Ключевые слова: экономика совместного потребления, шеринг, каршеринг, карпулинг, райдшеринг, ответственное природопользование.

СПІЛЬНЕ ВИКОРИСТАННЯ ОСОБИСТОГО АВТОТРАНСПОРТУ ЯК ВАЖЛИВА СКЛАДОВА ПАЙОВОЇ ЕКОНОМІКИ

Я. В. Калустян, К. В. Міхальова, Н. Ю. Малова

ДОНУ ВПО «Донбаська національна академія будівництва і архітектури»,

2, вул. Державіна, м. Макіївка, ДНР, 86123.

E-mail: natali8703@rambler.ru

Отримана 20 листопада 2019; прийнята 22 листопада 2019.

Анотація. У статті обґрунтовано доцільність впровадження такої економічної моделі як «shareconomy» (sharing economy – економіка спільного споживання), що в значній мірі підвищує мобільність і якість життя мешканців сучасного міста. Відзначено, що розвитку економіки спільного споживання в значній мірі посприяли сучасні технології, а саме Internet і Social Media. Виявлено, що в сучасних умовах одним з найбільш актуальних варіантів концепції «Шерингу речей» є концепція «Інтернету перевезень», що дозволяє знизити негативний вплив автотранспорту на навколишнє середовище за рахунок зменшення кількості викидів в атмосферу, а також реалізувати право громадян на мобільність. У статті розглянуто особливості практичної реалізації основних складових економіки спільного споживання: каршерингу, карпулінгу і райдшерингу.

Ключові слова: економіка спільного споживання, шеринг, каршеринг, карпулінг, райдшеринг, відповідальне природокористування.

JOINT USE OF PERSONAL ROAD TRANSPORT AS AN IMPORTANT COMPONENT OF A SHARE ECONOMY

Yana Kalustyan, Ekaterina Mikhaliyova, Nataliia Malova

Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture,

2, Derzhavina Str., Makeyevka, DPR, 86123.

E-mail: natali8703@rambler.ru

Received 20 November 2019; accepted 22 November 2019.

Abstract. The feasibility of introducing an economic model of «shareconomy» (economy of joint consumption) is justified in the article. This greatly enhances the mobility and quality of life of residents of a modern city. It is noted that the development of a joint consumption economy has been greatly facilitated by modern technologies, namely the Internet and Social Media. It was revealed that in modern conditions, one of the most relevant options for the «Sharing of things» concept is the concept of the «Internet of transportation», which allows to reduce the negative impact of motor vehicles on the environment by reducing the amount of air emissions, and also to realize the right of citizens to mobility. Features of the practical implementation of the main components of the economy of joint consumption (car sharing, carpooling and ride sharing) are considered in the article.

Keywords: sharing economy, sharing, car-sharing, carpooling, ridesharing, responsible environmental management.

Введение

Сегодняшние реалии таковы, что жизнь современного городского жителя требует определенного уровня мобильности, чтобы успешно реализоваться как специалисту и социально ответственному члену общества. Качество и степень удовлетворенности жизнью в городе напрямую зависит от того, насколько может быть удовлетворена потребность в мобильности. С развитием современных технологий и социальных сетей мобильность и владение личным автотранспортом больше не тождественны. Более того, все большую популярность набирает концепция совместного потребления, позволяющая следовать принципам умной мобильности. В современных условиях, как для каждого человека в отдельности, так и для будущих поколений в целом, выгоднее и рациональнее оплачивать временный доступ к какой-либо вещи, чем владеть ею на постоянной основе.

Анализ последних исследований и публикаций

Экономика совместного пользования является достаточно новым понятием. Среди зарубежных

ученых в данной сфере следует отметить Р. Ботсмана, Р. Роджерса, А. Брандербургера, Б. Нейлбаффа и др.; отечественные представители экономической науки в последнее десятилетие также активно изучают долевую экономику, а именно: Л. А. Мясникова, Г. А. Орлова, А. Н. Зеленюк, Р. Ванько, Н. Лаврушина, Е. Ерошкина, К. Самурский, С. Чернецкая и др.

Цель исследования

Целью исследования является определение особенностей практической реализации основных форм совместного использования личного автотранспорта (каршеринга, карпулинга и райдшеринга) как важной составляющей долевой экономики.

Основной материал

Рациональная, продуманная и эффективная стратегия развития современного города призвана декларировать бережное отношение к окружающей среде и обеспечивать сохранность пространства, необходимого для комфортной жизни жителей. Стратегия устойчивого развития городов должна соответствовать не только

сегодняшним реалиям, но и, что немаловажно, дать возможность будущим поколениям в полной мере реализовать свое право на то качество жизни, которое будет соответствовать их потребностям. Основные цели устойчивого развития современного города приведены на рисунке.

Охрана здоровья и окружающей среды – важный вклад в сохранение и улучшение качества жизни сегодняшнего и будущих поколений. Увеличение количества автомобилей и интенсивности их использования ведет к загрязнению воздуха, повышенному шуму, увеличению территории, занимаемой транспортом и создает обособленность отдельных

районов внутри города. Все это снижает качество жизни, вредит здоровью, ограничивает свободу передвижения. Выбросы парниковых газов в атмосферу в значительной степени способствуют глобальному изменению климата во всем мире. К одной из главных потребностей современных городских жителей относится мобильность. Высокая мобильность дает жителям и городу возможность развития и роста благосостояния. От того, как организовано движение, зависит ее влияние на экологию и здоровье человека. Мобильность – это движение. Мобильность и транспорт не равнозначны. Необходимый уровень мобильности может быть достигнут как большим, так и малым транспортным движением.



Рисунок – Основные цели устойчивого развития современного города.

Мобильность на перспективу предполагает обязательное сохранение и увеличение возможностей делать то, что хочешь в непосредственной близости от места проживания. Поэтому длительный путь к месту работы, учебы, досуга, к магазинам, к местам производства, хранения и распределения товаров ухудшает мобильность и негативно сказывается на качестве жизни горожан. Совместное рациональное

планирование города и транспорта, направленное на устойчивое развитие, позволит сократить транспортную составляющую до приемлемого уровня и в то же время повысить мобильность и качество жизни жителей современного города [1]. Добиться реализации подобного можно посредством внедрения такой экономической модели как «shareconomy» (sharing economy – экономика совместного потребления).

Развитию экономики совместного потребления в значительной степени поспособствовали современные технологии, а именно Internet и Social Media. Следование концепции экономики совместного потребления позволит общими усилиями заботиться о рациональном природопользовании и таким образом защищать окружающую среду в доступной для каждого степени.

Статистические данные свидетельствуют, что собственники используют автомобиль по назначению примерно 20 минут в день. Обмениваясь товарами, потребители не только экономят, но и способствуют снижению спроса на материалы и использование энергии. Популярность экономики совместного потребления является одним из важных глобальных социально-экономических событий в мире за последние десять лет. Используя онлайн платформы, миллионы потребителей предлагают свои товары для потребления на безоплатной основе или за символическую плату. Хотя такая практика существовала и до онлайн платформ, она была ограничена шерингом между друзьями и семьей. Роль шеринговых платформ и сервисов заключается в том, чтобы побудить людей быть менее зависимыми от индивидуальной собственности, а вместо этого получать быстрый и простой доступ к вещам которые, принадлежат другим людям и которые, в большинстве случаев, не используются [6].

Логичным продолжением концепции «Шеринга вещей» является концепция «Интернета перевозок». Стоит отметить тот факт, что примерно 30% парниковых газов создаются непосредственно автотранспортом, таким образом, сократив использование личного автомобиля, можно в некоторой степени уменьшить негативное воздействие на окружающую среду.

Сегодня во многих городах улицы предназначены главным образом для автомобилей. Уровень «плотности» автотранспорта в Гонконге составляет 59 автомобилей на 1000 человек, Стамбула – 139, Нью-Йорка – 209, Москвы – 297, Берлина – 317, Лондона – 345, Сан-Паулу – 368 автомобилей на 1000 жителей [8]. Все другие участники дорожного движения – особенно пешеходы и велосипедисты, по сути, ограничиваются в своих правах, следствием чего

является снижение их качества жизни. В среднем немецкие автомобили простаивают почти 23 часа в день. Согласно исследованию Федерального агентства по охране окружающей среды, 82 % жителей Германии хотели бы иметь меньше автомобилей в своих городах [11].

Альтернатива использованию личного автотранспорта в современном мире – это составляющие экономики совместного потребления: каршеринг, карпулинг и райдшеринг.

Модель каршеринга призвана быстро и удобно удовлетворить традиционную потребность человека передвигаться из одного места в другое, а также позволяет экономить собственные средства за счет уменьшения расходов на единоличное владение авто. Человек покупает автомобиль и тратит средства на его эксплуатацию, а использует его только 10–15 % времени суток. Остальное время личный транспорт занимает место на улицах, загромождая городское пространство. Представляется логичным, что время, пока горожанин находится на рабочем месте, его машиной могли бы пользоваться другие люди, оплачивая это пользование. Выгода очевидна – одним не нужно приобретать собственный автомобиль, чтобы удовлетворить потребность в поездке, другие же работают, а тем временем получают деньги, которые компенсируют их затраты на эксплуатацию собственного автотранспорта [8].

Ярким образцом является Германия, где количество сторонников каршеринга стремительно растет. Исследование, проведенное по заказу одного из каршеринговых объединений Германии показывает, что сегодня частный автопарк немцев уменьшился на 61,9 % [12]. Каждый каршеринговый автомобиль убирает примерно 15 автомобилей с дороги (в измерении занятого места для парковки это 36–99 метров), что положительно влияет на экологическую ситуацию и общее психологическое состояние людей, живущих в городе. Освобожденные от паркомест земли можно использовать для развития общественного пространства, велосипедных дорожек и других идей, которые делают город более экологичным и комфортным [8].

41 % опрошенных пользователей каршеринга указывают, что они используют автомобиль

сегодня меньше, чем до привлечения к политике общего пользования автомобилем. 15 % стали больше ездить на велосипеде, 19 % опрошенных чаще ездят автобусами и поездами. По данным на июль 2014 года Исследовательского центра устойчивости транспортных перевозок (Transportation Sustainability Research Center) при Калифорнийском университете в Беркли, из 9,500 пользователей различных услуг carsharing четверть продали свой автомобиль и еще четверть отложили покупку нового, в результате чего один автомобиль, использовавшийся совместно, заменял от 9 до 13 проданных или некупленных. Итоговое сокращение выбросов парниковых газов составило от 34 до 41 % (или 0,58–0,84 тонны) в расчете на одну семью в год. А французский BlaBlaCar на своем сайте указывает, что благодаря 25 млн пользователей уже удалось предотвратить попадание в атмосферу порядка 700 тыс. тонн углекислого газа [9].

Отметим, что за год пользователи BlaBlaCar, путешествуя с попутчиками и разделяя расходы на горючее, сохранили примерно 1000000 тонн углекислого газа. Кроме уменьшения вредных выбросов в воздух, сервисы совместных поездок имеют еще одно преимущество – уменьшение потребления топлива. Поскольку бензин является невозобновляемым ресурсом, это преимущество очень ценно. За год пользователи BlaBlaCar сохраняют приблизительно 500 000 тонн топлива, что эквивалентно 250 000 кругосветным путешествиям на автомобиле и достаточно, чтобы освещать г. Лос-Анджелес в течение 12 месяцев [6].

Английская CarSharing Association Carplus регулярно изучает выбросы углекислого газа автомобилями CarSharing в Англии и Уэльсе. Согласно результатам исследования, в 2014 году каршеринговый автомобиль выбросил в окружающую среду в среднем 98,0 грамма углекислого газа на километр, а остальной автопарк (в Англии и Уэльсе) – в среднем 153,9 грамма на километр. Для этого есть три причины:

- автомобили CarSharing в среднем более современные;
- в среднем автомобили CarSharing меньше и более энергоэффективны;

- в автопарках CarSharing доля электромобилей значительно выше, чем в остальной части национального автопарка [11].

Калифорнийский университет в Беркли изучил, как изменилась городская жизнь и мобильность в городах, в которых действует каршеринговый сервис Car2go. Система была запущена в 2010 году и на данный момент работает в 30 городах по всему миру. Исследование доказало, что совместное использование автомобилей позитивно влияет на экологическую ситуацию в городе и сокращает пробки. Пользователи Car2go проезжали на 7 % меньше миль, чем тогда, когда пользовались своими автомобилями или обычными сервисами такси. Уровень выброса парниковых газов в среднем упал на 10 %. Так как пользователи Car2go либо продавали свои машины, либо отказывались от покупки новых, каждый автомобиль Car2go «увел» за собой 7–11 автомобилей, поэтому транспортных средств на дорогах стало меньше. Всего в мире работает 14 000 автомобилей сервиса, зарегистрировано почти 2 млн пользователей. Автомобиль арендуется поминутно, почасово и посуточно. Дополнительно оплачиваются налоги. Выбрать машину можно в приложении, в котором показаны ближайшие автомобили. Их необходимо бронировать за полчаса. Оставить машину можно в любом месте – Car2go сотрудничает с администрациями городов, что позволяет бесплатно парковать транспортные средства сервиса [3; 10].

Согласно прогнозу консалтинговой компании Boston Consulting Group, до 2021 года каршерингом будут пользоваться 35 млн. водителей мира, которые будут заказывать 1,5 млрд. минут вождения ежемесячно и генерируя коммерческую прибыль в 4,7 млрд евро. Европа, по прогнозам, будет лидировать по объемам доходов. Следующими же будут Азия и Северная Америка. Негативным побочным эффектом может стать падение продаж новых автомобилей: по прогнозам Boston Consulting Group – ориентировочно на 550 000 штук до 2021 года [8].

Эксперты прогнозируют, что совместное использование автомобилями становится основой транспорта будущего. Только автомобили будут уже беспилотными. В докладе агентства ABI

Research сообщается, что к 2030 году 400 миллионов человек будут активно пользоваться роботизированными автомобилями общего пользования. Первый этап указанного процесса – каршеринг, затем популярность приобретут сервисы поиска попутчиков (карпулинг/райдшеринг), а третьим этапом станут услуги роботизированного транспорта [13; 3].

Карпулинг – совместное использование частного автомобиля с помощью онлайн-сервиса поиска попутчиков. При этом расходы на топливо распределяются пропорционально и выбирается оптимальный для всех участников поездки маршрут без значительных отклонений от основного маршрута водителя (владельца автомобиля), в отличие от такси, при использовании которого расходы оплачивает пассажир, а направление поездки не ограничивается водителем. Карпулинг позволяет использовать свободные места частных легковых автомобилей, что снижает суммарное потребление топлива и транспортные расходы участников

поездки. Кроме того, регулярное использование совместных поездок гарантированно снижает трафик, помогает разгрузить дороги в часы пик и уменьшает пагубное воздействие автомобильных выбросов на окружающую среду. Пассажиры и водители могут использовать карпулинг как единой поездки, так и регулярно. Сервис особенно эффективен в районах, слабо охваченных системой общественного транспорта. Основные преимущества и недостатки карпулинга приведены в таблице [4; 5].

Организовать и поддерживать карпулинг непросто. Власти города способны помочь автовладельцам, организовав специальные места для остановок попутчиков. Правительство Москвы одобрило такие остановки на территории города. В США – вокруг станций метро и крупных автобусных остановок размещены таблички с указаниями направлений для совместной поездки. Также организуются выделенные для водителей с пассажирами карпул-полосы движения [4; 5].

Таблица – Преимущества и недостатки карпулинга

Преимущества	Недостатки
Экономия расходов на топливо, ремонт, парковку и сборы	Водители отвечают за задержку в случае аварии с участием их автомобиля
Уменьшение пробок, при объединении автолюбителей-попутчиков в одной машине	Водителям иногда приходится заезжать за пассажирами, а значит, и удлинять своё время в дороге
Сокращение выбросов вредных газов	Властям города затратно организовывать и поддерживать карпулинг
Пассажирам удаётся избежать стресса и нагрузки вождения. Чередясь по дням, участники карпулинга могут по очереди брать на себя роль водителя	Риск оказаться с попутчиком с преступными намерениями
Совместные поездки помогают заводить новые знакомства. В современном обществе, ориентированном на индивидуализм и независимость каждого, такая возможность ценна	
Некоторые компании предоставляют специальные места парковки, а кроме того, с точки зрения коллектива, найти место для одной машины легче, чем для всех машин участников.	
«Real-time ridesharing» позволяет быстро находить себе попутчиков	

Райдшеринг представляет собой тот же самый карпулинг, только в междугородном масштабе.

Популярностью среди пользователей такие каршеринговые сервисы: BundesverbandCar-Sharing, Car2Go, DriveNow, Multicity, Iniziati-vaCarSharing, FleetPoland, MobilityCarsharing, CityCarClub. Райдшеринг: BlaBlaCar (Comuto), Bombilla(BookingGroup), BeepCar (Mail.Ru Group). В Канаде пользуются популярностью Kangaride (kangaride.com) и Allostop (allostop.com), в ОАЭ – Carpool Arabia (carpoolarabia.com), в странах Латинской Америки – Tripda (tripda.com). В России практически монополистом в этой области считается BlaBlaCar [7]. Следующим революционным этапом развития совместного использования частного транспорта станет применение автономных автомобилей.

Новые цели автопроизводители решили увязать с начавшим формироваться рынком «Автомобиль как услуга» (а не как предмет владения), который может стать доминирующим уже к 2030 году. Гиганты транспортной индустрии (Daimler, BMW, Volkswagen и др.) активно развивают новые направления бизнеса, где автомобиль уже не предмет владения, а услуга. Основными направлениями развития

определены автономные и электрические автомобили, а также сервисы умной городской мобильности [2].

Выводы

Таким образом, мобильность для современного человека – это важная часть его качества жизни. Использование такой мощной составляющей экономики совместного потребления, как каршеринг, позволяет сделать мобильность более экологичной, что в современных условиях очень важно. Установлено и подтверждено различными исследованиями, что каршеринговые сервисы благотворно влияют на города по всему миру: значительно улучшается ситуация с пробками, парковками и экологией. Благодаря уменьшению количества автомобилей на улицах высвобождается пространство для развития городской инфраструктуры, появляется возможность увеличить количество парков, скверов и зеленых насаждений, сокращается уровень шума, снижается степень запыленности и загазованности воздуха. Все вышеперечисленное способствует повышению качества жизни горожан и способствует их стабильному психоэмоциональному состоянию.

Литература

1. Ванько Р. Устойчивая и экологически дружелюбная мобильность: опыт Петрозаводска [Электронный ресурс] / Р. Ванько, Н. Лаврушина, Е. Ерошкина; пер. с нем. : В. Петров, К. Вайгельт. – Германия : Федеральное ведомство по охране окружающей среды, 2010. – 50 с. – Режим доступа : <https://thepep.unece.org/sites/default/files/2017-06/Petrozavodsk.pdf>.
2. Девятяров, Е. Автомобиль станет общественным транспортом [Электронный ресурс] / Е. Девятяров. – [Тольятти : ООО «АВТОСТАТ», 2005–2019]. – Режим доступа : <https://www.autostat.ru/articles/31460/>.
3. Красильникова, Ю. Исследование: каршеринг идет на пользу городам [Электронный ресурс] / Ю. Красильникова. – [Республика Татарстан : АНО «Иннополис Медиа», 2005–2020]. – Режим доступа : <https://hightech.fm/2016/07/25/carsharing>.
4. Карпулинг [Электронный ресурс] // Википедия – Свободная энциклопедия, 2018. – Режим доступа : <https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=карпулинг>.

References

1. Vanko, R.; Lavrushina, N.; Eroshkina, E. Sustainable and environmentally friendly mobility: the experience of Petrozavodsk [Electronic resource]. – Germany : Federal Environmental Protection Agency, 2010. – 50 p. – Access Mode : <https://thepep.unece.org/sites/default/files/2017-06/Petrozavodsk.pdf>. (in Russian)
2. Devyatyarov, E. The car will become public transport [Electronic resource]. – Access mode : <https://www.autostat.ru/articles/31460/>. (in Russian)
3. Krasilnikova, Yu. Research: Car sharing benefits cities [Electronic resource]. – Access mode : <https://hightech.fm/2016/07/25/carsharing>. (in Russian)
4. Carpooling [Electronic resource]. In: *Wikipedia – Free encyclopedia*, 2018. – Access mode : <https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=карпулинг>. (in Russian)
5. Rydshering promotes the development of green international travel [Electronic resource]. – Access mode : <https://www.blablacar.com.ua/blablalife/reinventing-travel/environment/den-zemli-2018-iaak-spilnota-blablacar-pikluetsia-pro-planetu>. (in Russian)

5. Райдшеринг способствует развитию экологических международных путешествий [Электронный ресурс]. – [Б. М. : BlaBlaCar, 2019]. – Режим доступа : <https://www.blablacar.com.ua/blablalife/reinventing-travel/environment/den-zemli-2018-iaak-spilnota-blablacar-pikluetsia-pro-planetu>.
6. Самурский, К. Райдшеринг: плюсы и минусы [Электронный ресурс] / К. Самурский // *National Geographic Traveler*. – [М. : ООО «Ясно Паблицинг», 2019]. – Режим доступа : <http://www.nat-geo.ru/ngtraveler/299951-ridesharing-cto-eto-zachem-i-kak/>.
7. Чернецкая, С. Каршеринг: быть ли в Украине совместно пользованию автомобилей? [Электронный ресурс] / С. Чернецкая. – [Б. м. : ЭКО-ТЕХНИКА, 2015–2019]. – Режим доступа : <https://ecotechnica.com.ua/stati/1399-karshering-byt-li-v-ukraine-sovmestnomu-polzovaniyu-avtomobilej.html>.
8. Честина, Т. Как тренд к совместному потреблению завоевывает мир и – понемногу – Россию [Электронный ресурс] / Т. Честина // *Экология и право*. 2016. – Режим доступа : <http://bellona.ru/2016/07/28/shareconomy/>.
9. Brown, B. Cities realizing big benefits from Car2go car-sharing service, study funded by Daimler finds [Electronic resource] / Bruce Brown. – [S. l. : Design Technica Corporation, 2019]. – Access mode : <https://www.digitaltrends.com/cars/car2go-carsharing-pays-off-cities/>.
10. CarSharing is tumweltfreundlic [Electronic resource]. – [Berlin : Bundesverband CarSharing, 2019]. – Access mode : <https://www.carsharing.de/carsharing-ist-umweltfreundlich>.
11. Mehr Platz zum Leben – wie CarSharing Städte entlastet [Electronic resource]. – [Berlin : Bundesverband CarSharing, 2019]. – Access mode : <http://carsharing.de/bcs-studie>.
12. Oyster B. New CarSharing Economy Disrupts Automotive Industry: ABI Research Predicts 400 Million People to Rely on Robotic Car Sharing by 2030 [Electronic resource] / B. Oyster // ABI Research. – [New York : Allied Business Intelligence, 2019]. – Access mode : <https://www.abiresearch.com/press/new-car-sharing-economy-disrupts-automotive-indust/>.
6. Samursky, K. Rydshering: pros and cons [Electronic resource]. In: *National Geographic Traveler*. – Access mode : <http://www.nat-geo.ru/ngtraveler/299951-ridesharing-cto-eto-zachem-i-kak/>. (in Russian)
7. Chernetskaya, S. Car sharing: should there be car sharing in Ukraine? [Electronic resource]. – Access mode : <https://ecotechnica.com.ua/stati/1399-karshering-byt-li-v-ukraine-sovmestnomu-polzovaniyu-avtomobilej.html>. (in Russian)
8. Chestina, T. How the trend towards joint consumption is conquering the world and - little by little – Russia [Electronic resource]. In: *Ecology and Law*. 2016. – Access mode : <http://bellona.ru/2016/07/28/shareconomy/>. (in Russian)
9. Brown, B. Cities realizing big benefits from Car2go car-sharing service, study funded by Daimler finds [Electronic resource]. – Access mode : <https://www.digitaltrends.com/cars/car2go-carsharing-pays-off-cities/>.
10. CarSharing is tumweltfreundlic [Electronic resource]. – Access mode : <https://www.carsharing.de/carsharing-ist-umweltfreundlich>.
11. Mehr Platz zum Leben – wie CarSharing Städte entlastet [Electronic resource]. – Access mode : <http://carsharing.de/bcs-studie>.
12. Oyster B. New CarSharing Economy Disrupts Automotive Industry: ABI Research Predicts 400 Million People to Rely on Robotic Car Sharing by 2030 [Electronic resource]. In: *ABI Research*. – Access mode : <https://www.abiresearch.com/press/new-car-sharing-economy-disrupts-automotive-indust/>.

Калустян Яна Валентиновна – кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики, экспертизы и управления недвижимостью ГОУ ВПО «Донбасская национальная академия строительства и архитектуры». Научные интересы: обеспечение социально-экономического развития города, управление недвижимостью разного функционального назначения.

Михалева Екатерина Владимировна – кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики, экспертизы и управления недвижимостью ГОУ ВПО «Донбасская национальная академия строительства и архитектуры». Научные интересы: разработка программ и стратегий устойчивого социально-экономического развития.

Малова Наталия Юрьевна – кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики, экспертизы и управления недвижимостью ГОУ ВПО «Донбасская национальная академия строительства и архитектуры». Научные интересы: экономическая эффективность реконструкции жилищного фонда, усовершенствование государственной жилищной политики.

Калустян Яна Валентинівна – кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки, експертизи та управління нерухомістю ДООУ ВПО «Донбаська національна академія будівництва і архітектури». Наукові інтереси: забезпечення соціально-економічного розвитку міста, управління нерухомістю різного функціонального призначення.

Міхальова Катерина Володимирівна – кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки, експертизи та управління нерухомістю ДООУ ВПО «Донбаська національна академія будівництва і архітектури». Наукові інтереси: розробка програм і стратегій сталого соціально-економічного розвитку.

Малова Наталія Юріївна – кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки, експертизи та управління нерухомістю ДООУ ВПО «Донбаська національна академія будівництва і архітектури». Наукові інтереси: економічна ефективність реконструкції житлового фонду, удосконалення державної житлової політики.

Kalustyan Yana – Ph.D. (Economics), Associate Professor; Department of Economics, Expertise and Real Estate Management; Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture. Scientific interests: the economic and social development of the city, property management of various functional purpose.

Mikhailiova Ekaterina – Ph.D. (Economics), Associate Professor; Department of Economics, Expertise and Real Estate Management; Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture. Scientific interests: programs for sustainable socio-economic development.

Malova Nataliia – Ph.D. (Economics), Associate Professor; Department of Economics, Expertise and Real Estate Management; Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture. Scientific interests: economic efficiency of the housing stock reconstruction, improvement of the state housing policy.