ЭКОНОМИКА СФЕРЫ УСЛУГ

Ключевые рыночные тенденции развития шеринговой экономики в России

Key Market Trends in the Development of the Sharing Economy in Russia

DOI: 10.12737/2306-627X-2026-15-3-6-11 Получено: 15 ноября 2025 г. / Одобрено: 21 ноября 2025 г. / Опубликовано: 30 сентября 2026 г.

Чернышева Т.К.

Старший преподаватель, кафедра государственных и муниципальных финансов, ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова»; младший научный сотрудник, Институт экономической политики и проблем экономической безопасности Факультета экономики и бизнеса, ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», г. Москва,
e-mail: chernysheva.tk@rea.ru

Демкин М.В.

Стажер-исследователь, Институт экономической политики и проблем экономической безопасности факультета экономики и бизнеса, ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», г. Москва

Chernysheva T.K.

Senior Lecturer, Department of State and Municipal Finance, Plekhanov Russian University of Economics; Junior Researcher, Institute of Economic Policy and Economic Security Problems, Faculty of Economics and Business, Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow,
e-mail: chernysheva.tk@rea.ru

Demkin M.V.

Intern Researcher, Institute of Economic Policy and Economic Security Problems Faculty of Economics and Business, Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow

Аннотация

В статье исследуется развитие шеринговой экономики в России на примере рынка каршеринга. Целью исследования является выявление факторов роста, отраслевых ограничений и показателей эффективности крупнейшего оператора. Методологическая база включает обзор научной литературы по экономике совместного потребления, статистический анализ рынка каршеринга за 2022–2024 гг., контент-анализ нормативной среды и кейс-стади компании по публичной отчетности. Показано, что каршеринг стал ключевым сегментом совместной мобильности (объем рынка увеличился с 33 млрд руб. в 2022 г. до 63 млрд руб. в 2024 г.), а развитие сопровождается консолидацией и усилением требований к безопасности. Для «Делимобиля» характерны быстрый рост пользовательской базы и автопарка при высокой долговой нагрузке и волатильности чистой прибыли. В качестве направлений повышения эффективности выделены развитие собственной сервисной инфраструктуры, оптимизация жизненного цикла автомобиля, региональная экспансия и совершенствование риск-менеджмента. Результаты могут быть полезны для операторов, регуляторов и исследователей цифровых платформ. Отмечена роль платформенных технологий, позволяющих снижать транзакционные издержки и повышать загрузку транспортных активов в городах.

Ключевые слова: шеринг-экономика, совместное потребление, каршеринг, цифровые платформы, городская мобильность, бизнес-модель, эффективность.

Abstract

The paper examines the evolution of the sharing economy in Russia through the carsharing market. The study aims to identify growth drivers, institutional constraints and key efficiency indicators of the leading operator. The methodology combines a literature review on collaborative consumption, statistical analysis of the Russian carsharing market for 2022–2024, content analysis of the regulatory environment and a company case study based on public disclosures. Results indicate that carsharing has become the core segment of shared mobility: market value rose from 33 billion RUB in 2022 to 63 billion RUB in 2024, while consolidation and safety requirements intensified. Delimobil demonstrates rapid expansion of its user base and fleet, but faces high leverage and volatile net profit. Efficiency can be improved via in-house maintenance infrastructure, lifecycle optimization of vehicles, regional scaling, and stronger risk management and compliance practices. The findings are relevant for operators, regulators.

Keywords: sharing economy, collaborative consumption, carsharing, digital platforms, urban mobility, business model, efficiency.

ВВЕДЕНИЕ

Шеринговая экономика (экономика совместного потребления) формируется на стыке цифровых платформ, сетевых эффектов и переосмысления ценности владения: потребителю зачастую важнее быстрый доступ к ресурсу, чем приобретение актива в собственность [1; 2; 10; 14]. На транспортных рынках данная логика проявляется особенно ярко: краткосрочная аренда автомобиля снижает барьеры использования транспорта, повышает коэффициент загрузки автопарка и меняет структуру городской мобильности [13; 16; 20].

Для России каршеринг является относительно новым явлением. Первая каршеринговая компания была основана в 2012 г., а уже в следующие несколько лет количество сервисов краткосрочной аренды автотранспорта все более 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 [8]. Российский рынок каршеринга в целом демонстрирует рост, однако развивается в условиях высокой региональной концентрации, институциональной неопределенности и повышенных рисков безопасности, киберугроз и конфликтов с потребителями. Одновременно крупнейшие операторы переходят от модели «рост любой ценой» к модели управляемой эффективности, ин-

вестируя в сервисную инфраструктуру, телематику и риск-менеджмент.

Цель настоящего исследования – на основе анализа рынка каршеринга за 2022–2024 гг. и кейса компании «Делимобиль» выявить ключевые факторы роста и ограничения сегмента совместной мобильности, а также определить направления повышения эффективности оператора. Объект исследования — рынок каршеринга Российской Федерации как сегмент шеринговой экономики; предмет — экономические и организационные механизмы, определяющие динамику рынка и результативность компании-лидера. В работе авторами раскрываются следующие исследовательские вопросы:

- какие механизмы шеринговой экономики обеспечивают рост каршеринга в российских городах;
- какие отраслевые риски (регуляторные, финансовые, технологические, поведенческие) оказываются наиболее значимыми;
- какие управленческие решения позволяют крупнейшему оператору удерживать эффективность при масштабировании.

Рабочая гипотеза заключается в том, что ключевыми факторами успеха каршеринговой платформы выступают способность снижать простои и стоимость жизненного цикла автомобиля за счет вертикальной интеграции сервиса и аналитики данных, а также способность управлять рисками поведения пользователей через скоринг и технологический контроль. Научная новизна работы состоит в совмещении макроуровневого анализа рынка совместной мобильности с микроуровневым анализом бизнес-модели и финансовых метрик крупнейшего оператора, что позволяет связать отраслевые тренды с управленческими решениями на уровне платформенной компании.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Информационную базу исследования составили публикации российских и зарубежных авторов по тематике экономики совместного потребления и платформенных рынков (2010–2025 гг.); отраслевые отчеты и статистика по российскому рынку каршеринга и совместной мобильности; а также публичные раскрытия компании «Делимобиль» (финансовые результаты и презентационные материалы) [11; 12].

При написании работы были применены следующие методы: систематизация и сравнительный анализ научных подходов к определению шеринговой экономики и доступа вместо владения; описательная статистика и динамический анализ ключевых показателей рынка (объем, парк, пользовательская база) за 2022–2024 гг.; кейс-стади компании «Делимобиль» с расчетом производных показателей эффективности (выручка на автомобиль, маржинальность, долговая нагрузка). Для интерпретации результатов применялись элементы институционального анализа, включая рассмотрение правовой квалификации договора каршеринга как смешанного договора с элементами проката, аренды транспортного средства и оказания услуг [19; 20] (показатели эффективности оператора рассчитывались по стандартным формулам).

РЕЗУЛЬТАТЫ

Экономика совместного потребления трактуется как совокупность моделей, обеспечивающих временный доступ к недостаточно используемым активам при посредничестве цифровых платформ и механизмов доверия (рейтинги, отзывы, верификация) [3; 5; 9]. Переход от владения к доступу снижает трансакционные издержки поиска и заключения сделок, однако требует институциональных условий — защиты прав потребителей, ответственности сторон и управления рисками оппортунистического поведения [9; 19]. К базовым моделям относят *P2P* (обмен/аренда между физическими лицами), *B2C* (платформа владеет активом и сдает его в аренду) и гибридные формы. Каршеринг преимущественно реализуется в *B2C*-логике: оператор управляет парком, ценообразованием, сервисом и страхованием, а пользователь получает доступ через мобильное приложение.

Подчеркнем, что эффекты каршеринга проявляются на трех уровнях. Экономические эффекты связаны со снижением издержек владения и повышением загрузки активов; экологические – с потенциальным снижением спроса на личный автопарк и парковки; социальные – с ростом доступности мобильности и формированием практик совместного пользования [14; 15]. Одновременно отмечаются возможные негативные эффекты: смещение спроса от общественного транспорта, рост пробега, внешние эффекты аварийности, риски злоупотреблений и утечек данных [17; 18].

К ограничениям шеринговых моделей относятся информационная асимметрия, проблемы доверия, риски повреждений и аварий, а также конфликт интересов между скоростью роста платформы и качеством/безопасностью сервиса. В каршеринге эти ограничения усиливаются капиталоемкостью и высокой ответственностью за безопасность дорожного движения, что делает критически важными страховые механизмы, алгоритмы скоринга и цифровой контроль поведения водителей.

Рассмотрим динамику и структуру рынка каршеринга в России. Отметим, что 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. Конкурентность в отрасли способствовала санированию рынка и росту его концентрации. Так, российский каршеринг в 2022–2024 гг. оставался крупнейшим сегментом совместной мобильности. По оценкам отраслевых источников, объем рынка увеличился с 33 млрд руб. в 2022 г. до 44 млрд руб. в 2023 г. и достиг 63 млрд руб. в 2024 г., а совокупный парк вырос с 53 до 68 тыс. автомобилей [19; 20]. Рост сопровождался увеличением пользовательской базы (около 22–27 млн пользователей) и консолидацией в крупных агломерациях.

Рынок характеризуется высокой территориальной концентрацией. По данным городской статистики, в Москве на 2024–2025 гг. действовал крупнейший городской каршеринговый парк (свыше 40 тыс. автомобилей) и порядка 1,7 млн активных пользователей [8]. В регионах спрос формируется медленнее из-за меньшей плотности поездок, ограничений парковочной инфраструктуры и более низкой платежеспособности, однако именно региональная экспансия остается важным источником дальнейшего роста. Конкурентная структура представлена несколькими крупными операторами федерального масштаба и рядом локальных игроков. Усиление конкуренции ведет к постепенному «выравниванию» тарифов и смещению конкуренции в сторону качества сервиса: состояния автомобилей, скорости подачи, работы поддержки, прозрачности штрафов и качества урегулирования страховых случаев.

С точки зрения потребительского поведения каршеринг удовлетворяет два основных сценария: «поездка от двери до двери» (замена такси/общественного транспорта при пиковой нагрузке) и «ситуативная потребность» (поездки в торговые центры, за город, перевозка грузов). Для обоих сценариев критичны прозрачность ценообразования и предсказуемость полной стоимости поездки, что повышает роль алгоритмов динамического ценообразования и поведенческой аналитики.

В целом можно заключить, что текущая ситуация значимо 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.

Также отметим, что рынок испытывает влияние макроэкономических факторов: стоимости финансирования, доступности автомобилей, лизинговых ставок и стоимости страхования. Рост ставок и удорожание обслуживания автопарка усиливают давление на финансовые результаты операторов, ускоряя переход от агрессивного расширения парка к оптимизации окупаемости единицы активов (табл. 1).

По мере роста рынка возрастает внимание к безопасности. По данным органов городской транспортной политики, в Москве в 2024 г. число ДТП с арендными автомобилями снизилось примерно на 11% по сравнению с предыдущим годом, что связывают с усилением контроля и совместными мерами операторов и города [8]. Тем не менее риск аварийности остается одним из ключевых барьеров репутационной устойчивости отрасли.

Таблица 1

Ключевые показатели рынка каршеринга в России (2022–2024 гг.)

Показатель	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Объем рынка, млрд руб.	33	44	63
Парк, тыс. автомобилей	53	63	68
Пользователи, млн	22	25	27

Источник: составлено по данным отраслевых оценок и публикаций [4; 6].

Компания «Делимобиль» – один из крупнейших операторов российского каршеринга, реализующий модель B2C с управлением собственным парком и цифровой платформой бронирования. Стратегия оператора в 2022–2024 гг. строилась вокруг расширения географии и парка, развития тарифной линейки (поминутные и суточные тарифы, пакеты минут/километров), а также повышения управляемости издержек за счет сервисной инфраструктуры. Важным событием корпоративного развития стало получение публичного статуса и выход на рынок капитала: акции ПАО «Каршеринг Руссия» (бренд «Делимобиль») начали торговаться на Московской бирже 7 февраля 2024 г. под тикером *DELI* [7].

По данным аудированной отчетности, за 2024 г. выручка составила 27,9 млрд руб. (+34% г/г), *EBITDA* – 5,2 млрд руб. (маржа около 19%), чистая прибыль — 8 млн руб., чистый долг – 28,1 млрд руб., *Net debt/EBITDA* – 5,1 [11]. Для 2023 г. раскрывались выручка 20,9 млрд руб., *EBITDA* — 4,1 млрд руб. и чистая прибыль — 1,9 млрд руб. [12]. Резкое сниже-

ние чистой прибыли при росте выручки подчеркивает чувствительность бизнеса к стоимости капитала, страховым и ремонтным расходам, а также к управлению перепродажей автомобилей.

Расчетные показатели уточняют управленческие выводы. Выручка на автомобиль в 2024 г. оценивается на уровне ≈0,88 млн руб. в год (27,9 млрд руб./31,7 тыс. автомобилей), что близко к 2023 г. и указывает на необходимость либо расширять географию и сегменты спроса, либо повышать выручку на поездку за счет точного ценообразования и дополнительных сервисов (табл. 2).

Таблица 2

Основные показатели компании «Делимобиль» (2023–2024 гг.)

Показатель	2023 г.	2024 г.
Выручка, млрд руб.	20,9	27,9
EBITDA, млрд руб.	4,1	5,2
EBITDA-маржа, %	≈20	≈19
Чистая прибыль, млрд руб.	1,9	0,008
Парк, тыс. автомобилей	24,0	31,7
Пользователи, млн	9,6	11,2
Чистый долг, млрд руб.	13,2	28,1
Net debt/EBITDA, x	3,3	5,1

Источник: составлено по данным публичных раскрытий компании [11; 12].

В операционной модели существенную роль играет управление жизненным циклом автомобиля. Развитие собственной сети сервисного обслуживания снижает зависимость от внешних подрядчиков, сокращает простой автомобилей и повышает контроль качества ремонта, что напрямую связано с безопасностью эксплуатации. Кроме того, цифровая платформа позволяет применять поведенческий скоринг, ограничивать доступ к автомобилям повышенного класса рисковым пользователям и оперативно реагировать на нарушения.

На основе отраслевых трендов и кейса «Делимобиля» авторами выделены направления повышения эффективности и устойчивости операторов каршеринга:

1) операционная эффективность и сервис: развитие собственных СТО и центров подготовки автомобилей, предиктивное обслуживание на основе телематики;
2) управление рисками и комплаенс: скоринг и динамические лимиты доступа, антифрод-модели, совершенствование работы со страховыми случаями;
3) продукт и ценообразование: гибкие тарифы под сценарии использования, персонализированные предложения, развитие корпоративных программ;
4) региональная экспансия: выход в города с формирующимся спросом при совместной работе с муниципалитетами по парковочной и регуляторной инфраструктуре;
5) устойчивое развитие: обновление парка и повышение экологического класса автомобилей, интеграция каршеринга в мультимодальные маршруты [3].

ОБСУЖДЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ И ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Полученные результаты подтверждают, что российский каршеринг в 2022–2024 гг. находился в фазе роста при одновременной консолидации рынка и усложнении институциональной среды. Платформенная природа услуги усиливает сетевые эффекты и способствует доминированию крупных операторов, способных финансировать автопарк, маркетинг и ИТ-инфраструктуру. Вместе с тем капиталоемкость модели делает критически важными контроль долговой нагрузки, управление амортизацией и снижение простоев.

Кейс «Делимобиля» демонстрирует дилемму «масштабирование *vs*. прибыльность»: рост выручки и парка может сопровождаться падением чистой прибыли из-за удорожания финансирования и роста операционных расходов. Следовательно, приоритетом становится повышение *unit*-экономики (выручка и маржа на автомобиль/поездку) через сервисную вертикальную интеграцию, алгоритмическое ценообразование и риск-менеджмент.

С практической точки зрения значима роль государства и муниципалитетов. Развитие каршеринга как элемента городской транспортной системы требует согласования правил парковки, требований к страховому покрытию, обмена данными о нарушениях при соблюдении законодательства о персональных данных, а также ясности правовой квалификации договора [19]. Применение смешанной конструкции (элементы проката и оказания услуг) позволяет приблизить регулирование к реальной экономической сущности сервиса и снизить конфликтность взаимодействия между оператором и пользователем. Ограничения исследования связаны с опорой на агрегированные отраслевые оценки и публичные раскрытия компании; в будущих работах целесообразно расширять эмпирическую базу за счет микроданных о поездках и сравнительного анализа нескольких операторов.

Резюмируя, каршеринг является зрелым и быстро растущим сегментом шеринговой экономики России. В 2022–2024 гг. рост рынка обеспечивался цифровизацией сервиса, поддержкой городской транспортной политики и изменением потребительских предпочтений в пользу доступа. Повышение устойчивости операторов связано с управлением жизненным циклом автомобиля, развитием сервисной инфраструктуры, усилением риск-менеджмента и совершенствованием регуляторных условий.

Литература

1. *Ахмедов А.Я.* Каршеринг: цифровизация и правовое регулирование [Текст] / А. Я. Ахмедов, Ю. Н. Боярская, С. А. Филиппов // Вестник Российской правовой академии. — 2022. — № 1. — С. 69–75. — DOI: 10.33874/2072-9936-2022-0-1-69-75
2. *Брушкова Л.А.* Социально-экономические риски пользователей каршеринга в московском мегаполисе [Текст] / Л.А. Брушкова, К.В. Кузнецов // Гуманитарные науки. Вестник Финансового университета. — 2020. — № 10 (1). — С. 38–45. — DOI: 10.26794/2226-7867-2020-10-1-38-45
3. *Волкова Е.М.* Развитие совместного потребления в городских транспортных системах [Текст] / Е.М. Волкова // Инновационные транспортные системы и технологии. — 2021. — Т. 7. — № 3. — С. 56–66. — DOI: 10.17816/transsyst20217356-66
4. Ведомости. Новая мобильность: почему автолюбители предпочитают каршеринг личному транспорту [Электронный ресурс]. URL: https://www.vedomosti.ru/gorod/garage/articles/pochemu-avtolyubiteli-predpochitayut-karshering-lichnomu-transportu (дата обращения: 28.01.2026).
5. *Городнова Н.В.* Экономика совместного потребления и электронная коммерция: регулирование сферы средств индивидуальной мобильности [Текст] / Н.В. Городнова, К.С. Руденко // Экономика, предпринимательство и право. — 2025. — Т. 15. — № 3. — С. 1809–1830.
6. Группа компаний Б1. Исследование рынка совместной мобильности и каршеринга в России [Электронный ресурс]. — URL https://b1.ru/local/assets/surveys/b1-car-sharing-in-russia-survey.pdf (дата обращения: 28.01.2026).
7. Московская биржа. IPO Делимобиля и материалы эмитента DELI [Электронный ресурс]. — URL: https://www.moex.com/n77460 (дата обращения: 18.01.2026).
8. Портал «Московский транспорт»: «Столичный каршеринг — лидер по динамике развития сервиса!» [Электронный ресурс]. — URL: https://transport.mos.ru/mostrans/all_news/123196?ysclid=m8ibrf7ro8284181671 (дата обращения: 18.01.2026).
9. *Семячков К.А.* Тренды развития экономики совместного пользования: анализ индексов / К.А. Семячков, А.Ю. Веретенникова // Экономика и управление. — 2022. — Т. 28. — № 11. — С. 1088–1099.
10. *Тимохина Г.С.* Факторы инновационности экономики совместного потребления [Текст] / Г.С. Тимохина // Вопросы инновационной экономики. — 2024. — Т. 14. — № 4. — С. 1333–1346. — DOI: 10.18334/vinec.14.4.122287
11. Финансовые результаты за 2024 год // Официальный сайт компании Делимобиль. [Электронный ресурс]. — URL: https://delimobil.ru/media/Обзор%20финансовых%20результатов%202024.pdf (дата обращения: 18.01.2026).
12. Финансовые результаты за 2023 год // Официальный сайт компании Делимобиль [Электронный ресурс]. — URL: https://invest.delimobil.ru/financial (дата обращения: 18.01.2026).
13. Acquier A. Promises and paradoxes of the sharing economy: An organizing framework / A. Acquier, T. Daudigeos, J. Pinkse // Technological Forecasting and Social Change. 2017. Vol. 125. Pp. 1–10.
14. Bardhi F. Access-Based Consumption: The Case of Car Sharing / F. Bardhi, G. M. Eckhardt // Journal of Consumer Research. 2012. Vol. 39. No. 4. Pp. 881–898.
15. Belk R. You are what you can access: Sharing and collaborative consumption online / R. Belk // Journal of Business Research. 2014. Vol. 67. No. 8. Pp. 1595–1600.
16. Botsman R. What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption [Text] / R. Botsman, R. Rogers. New York: HarperCollins, 2010.

References

1. Akhmedov A.Ya. Carsharing: digitalization and legal regulation / A.Ya. Akhmedov, Yu. N. Boyarskaya, S. A. Filippov // Bulletin of the Russian Law Academy. 2022. No. 1. Pp. 69–75. DOI: 10.33874/2072-9936-2022-0-1-69-75
2. Brushkova L.A., Kuznetsov K.V. Socio-economic risks of carsharing users in the Moscow metropolis // Humanities. Bulletin of the Financial University. 2020. № 10 (1). Pp. 38–45. DOI: 10.26794/2226-7867-2020-10-1-38-45
3. Volkova E.M. The development of shared consumption in urban transport systems // Innovative transport systems and technologies. 2021. Vol. 7. No. 3. Pp. 56–66. DOI: 10.17816/transsyst20217356-66
4. Vedomosti. New mobility: why motorists prefer carsharing to personal transport [Electronic resource]. URL: https://www.vedomosti.ru/gorod/garage/articles/pochemu-avtolyubiteli-predpochitayut-karshering-lichnomu-transportu (accessed: 28.01.2026).
5. Gorodnova N.V. Economy of shared consumption and electronic commerce: regulation of the sphere of means of individual mobility / N.V. Gorodnova, K.S. Rudenko // Economics, entrepreneurship and law. 2025. Vol. 15. No. 3. Pp. 1809–1830.
6. Group of companies B1. Research of the market of joint mobility and carsharing in Russia [Electronic resource]. URL: https://b1.ru/local/assets/surveys/b1-car-sharing-in-russia-survey.pdf (accessed: 28.01.2026).
7. Moscow Stock Exchange. Delimobil's IPO and the materials of the gastronomy issuer [Electronic resource]. URL: https://www.moex.com/n77460 (accessed: 18.01.2026).
8. Moscow Transport portal: "Moscow carsharing is a leader in the dynamics of service development!" [Electronic resource]. URL: https://transport.mos.ru/mostrans/all_news/123196?ysclid=m8ibrf7ro8284181671 (accessed: 18.01.2026).
9. Semyachkov K.A. Trends in the development of the sharing economy: index analysis [Text] / K.A. Semyachkov, A.Yu. Veretennikova // Economics and management. 2022. Vol. 28. No. 11. Pp. 1088–1099.
10. Timokhina G.S. Factors of innovation in the economy of shared consumption // Issues of innovative economics. 2024. Vol. 14. No. 4. Pp. 1333–1346. DOI: 10.18334/vinec.14.4.122287
11. Financial results for 2024 // Delimobil Company's official website. [Electronic resource]. URL: https://delimobil.ru/media/Обзор%20финансовых%20результатов%202024.pdf (accessed: 18.01.2026).
12. Financial results for 2023 // Delimobil Company's official website. [electronic resource]. URL: https://invest.delimobil.ru/financial (date of access accessed: 18.01.2026).
13. Acquier A. Promises and paradoxes of the sharing economy: organizational structure / A. Acquier, T. Daudigeos, J. Pinkse // Technological Forecasting and Social Change. 2017. Vol. 125. Pp. 1–10.
14. Bardhi F. Access-based Consumption: the case of car sharing / F. Bardhi, G. M. Eckhardt // Journal of Consumer Research. 2012. Vol. 39. No. 4. Pp. 881–898.
15. Belk R. You are what you can access: sharing and shared consumption online / R. Belk // Journal of Business Research. 2014. Vol. 67. No. 8. Pp. 1595–1600.
16. Botsman R. What am I: the uprising of the collective assembly / R. Botsman, R. Rogers. New York: HarperCollins, 2010.
17. Cohen B. trip! Business models of mobility for the sharing economy [text] / B. Cohen, J. 2014. Vol. 27. No. 3. Pp. 279–296.
18. Frenken K. Putting the sharing economy into perspective / K. Frenken, J. 2017. Vol. 23. Pp. 3–10.
19. Hamari J. The sharing economy: why people participate in a joint takeover / J. Hamari, M. Sjöklint, A. Ukkonen // Jour-

17. Cohen B. Ride on! Mobility business models for the sharing economy / B. Cohen, J. Kietzmann // Organization & Environment. 2014. Vol. 27. No. 3. Pp. 279–296.
18. Frenken K. Putting the sharing economy into perspective / K. Frenken, J. Schor // Environmental Innovation and Societal Transitions. 2017. Vol. 23. Pp. 3–10.
19. Hamari J. The sharing economy: why people participate in collaborative consumption / J. Hamari, M. Sjöklint, A. Ukkonen // Journal of the Association for Information Science and Technology. 2016. Vol. 67. No. 9. Pp. 2047–2059.
20. Kireeva N. Car Sharing Market Development in Russia / N. Kireeva, D. Zavyalov, O. Saginova, N. Zavyalova // Transportation Research Procedia. 2021. Vol. 54. Pp. 123–128. DOI: 10.1016/j.trpro.2021.02.055

nal of the Association of Information Sciences and Technologies. 2016. Vol. 67. No. 9. Pp. 2047–2059.
20. Kireeva N. Carsharing development market in Russia / N. Kireeva, D. Zavyalov, O. Saginova, N. Zavyalova // Transport research process. 2021. Vol. 54. Pp. 123–128. DOI: 10.1016/j.trpro.2021.02.055