

Економіко-правові основи використання каршерингових бізнес-моделей в Україні^{*,**}

О. М. МАЦЕНКОⁱ, Т. В. МАЛАНЧУКⁱⁱ,
В. С. ПОПОВⁱⁱⁱ, В. С. ПІВЕНЬ^{iv}, Є. О. СКРИПКА^v

У статті узагальнено поняття «шеринг», здійснено бібліографічний аналіз публікацій у сфері каршерингу на основі бази даних Scopus. Основною метою проведеного дослідження є аналіз економіко-правових основ розвитку каршерингових бізнес-моделей в Україні. Систематизація літературних джерел та підходів, присвячених економічній ефективності впровадження каршерингових бізнес-моделей засвідчила, що в Україні даному питанню майже не приділяється уваги в економічній та юридичній сферах. Актуальність вирішення даної наукової проблеми полягає в необхідності і можливості розвантажити дорожні трафіки міст від автотранспортних заторів, зниженні середнього часу простою транспортних засобів, а також в отриманні можливої економічної вигоди для суб'єктів (власників транспортних засобів та пасажирів), які беруть участь у шерингових бізнес-моделях. Дослідження здійснено в наступній логічній послідовності: проаналізовано типи каршерингових бізнес-моделей та проведено їх порівняльну характеристику; досліджено економічні та правові передумови розвитку каршерингового бізнесу в Україні. Виявлено законодавчі перепони для створення каршерингової компанії в Україні. Здійснено SWOT-аналіз умов впровадження каршерингової бізнес-моделі. На умовному прикладі проаналізовано витрати та ефективність створення бізнесу на основі каршерингової бізнес-моделі в Україні. Методичним інструментарієм проведеного дослідження стали системно-структурний і порівняльний аналіз – при аналізі проблем сучасного автотранспорту; методи формально-логічного аналізу – при визначенні напрямів розвитку каршерингових бізнес-моделей; економічний метод – при оцінці ефекту та строку окупності запропонованого проекту каршерингової бізнес-моделі. Результати проведеного дослідження можуть бути корисними для розвитку каршерингового бізнесу в Україні, для підприємців, науковців та власників автотранспортних засобів.

Ключові слова: каршеринг, каршерингова бізнес-модель, каршеринговий бізнес, автотранспорт, прокат, витрати, аналіз.

УДК: 338.47+656.13]:004.94(477)

JEL Codes: R40, R42

ⁱ *Маценко Олександр Михайлович*, кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економіки, підприємництва та бізнес-адміністрування Сумського державного університету;

ⁱⁱ *Маланчук Тетяна Василівна*, кандидат юридичних наук, доцент кафедри міжнародного, європейського права та цивільно-правових дисциплін Сумського державного університету;

ⁱⁱⁱ *Попов Владислав Сергійович*, студент Навчально-наукового інституту фінансів, економіки та менеджменту імені Олега Балацького Сумського державного університету;

^{iv} *Півень Владислав Сергійович*, студент Навчально-наукового інституту фінансів, економіки та менеджменту імені Олега Балацького Сумського державного університету;

^v *Скрипка Євген Олександрович*, студент Навчально-наукового інституту фінансів, економіки та менеджменту імені Олега Балацького Сумського державного університету.

* Публікація містить результати досліджень, проведених у рамках науково-дослідної роботи «Розроблення фундаментальних основ відтворювального механізму соціально-економічного розвитку в ході Третьої промислової революції» (№ ДР 0118U003578).

** Публікація містить результати досліджень, проведених у рамках господарчих договорів № 53.14-2020.СП/01 від 03.02.2020 р. «Підвищення конкурентоздатності підприємства на основі оптимального використання діджитал-платформ для просування промислової продукції» та № 53.14-01.17.СП/1 від 25.06.2018 р. «Еколого-економічний аналіз венчурних проектів у сфері альтернативної енергетики».

© О. М. Маценко, Т. В. Маланчук, В. С. Попов, В. С. Півень, Є. О. Скрипка, 2020.
<https://doi.org/10.21272/mer.2020.87.06>



Вступ. Цифровізація економічних процесів, розвиток систем дистанційного обліку (GPS-контроль часу використання приладів, транспортних засобів, обсягів споживання палива або електроенергії), автоматизованих онлайн розрахунків (час використання транспортних засобів, прогнозування найоптимальніших маршрутів руху) та онлайн-інструменти та мобільні додатки (дистанційне відстеження авто, бронювання, тощо) створили можливості для розвитку нових форм спільного користування різними видами приладів, пристроїв, засобів виробництва та транспорту. Одна із таких форм називається шерингом.

Шеринг, або *шерингова бізнес-модель* (від англ. “to share” – ділитися) – це економічна бізнес-модель, за допомогою якої її учасники можуть короткостроково обмінюватися активами, які вони у певний період часу не використовують та мати від цього економічну вигоду. Активами можуть бути господарче знаряддя, робочі інструменти, нерухомість, транспорт, спортивний інвентар, музичні інструменти, грошові кошти тощо. Шеринг також називають економікою спільного споживання (*collaborative consumption*). Основна ідея спільного користування полягає у тому, щоб замінити акт персонального володіння активом на тимчасовий доступ до його використання. На цей період актив продовжує залишатися у власності іншого суб'єкта (індивіда або компанії, яка займається наданням певного виду послуг).

Актуальність дослідження та постановка проблеми. Однією із найбільш успішних сфер застосування шерингової бізнес-моделі є транспорт. Насьогодні на основі шерингових бізнес-моделей в багатьох країнах світу доступним є використання велосипедів, самокатів, авто, літаків, яхт, тощо. До речі, відомі Uber, BlaBlaCar – це також форми надання транспортних послуг за шеринговими бізнес-моделями.

Актуальність каршерингу (від англ. *carsharing* – автошеринг) пояснюється декількома перевагами: об'єктивною необхідністю і можливістю вирішити проблему транспортних заторів шляхом зниження кількості приватних транспортних засобів; економічною вигідністю для суб'єктів, які беруть участь у шерингових бізнес-моделях; підвищенням рівня мобільності населення; зменшенням середнього пробігу автомобіля, а отже і транспортних викидів.

З кожним роком кількість автомобілів у світі постійно зростає, станом на 2015 р. у світі нараховувалося близько 1,3 млрд авто [1]. При цьому 95% від загального числа зареєстрованих одиниць техніки є легкові авто, які простоюють більшу частину часу. Підхід до підвищення ефективності використання автотранспорту полягає у трансформації та солідаризації автотранспортних систем перевезення та розвитку підприємницької діяльності на основі каршерингових бізнес-моделей, чим і обумовлена актуальність дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В Україні каршерингові бізнес-моделі майже не досліджувалися комплексно, не оцінювалася та не порівнювалася їх ефективність. Аналіз наукометричної бази даних Scopus за тематикою каршерингу за такими галузями знань, як соціальні науки, бізнес та управління, економіка, навколишнє середовище, показав, що в цілому кількість статей з кожним роком має тенденцію до зростання (рис. 1). Найбільше статей, присвячених дослідженням каршерингових систем, за зазначеними галузями знань публікуються науковцями США, Великобританії, Німеччини та Австралії (рис. 2).

В основному, найбільш цитовані статті присвячено дослідженням готовності переходу людей до користування каршеринговими послугами [2] та дослідженням переваг і реакцій різних верств населення на послуги сумісного використання

автомобілів [3, 4]. Такі дослідження є корисними при вивченні проблем, з якими можуть мати справу органи муніципальної влади при побудові та реалізації транспортної політики.

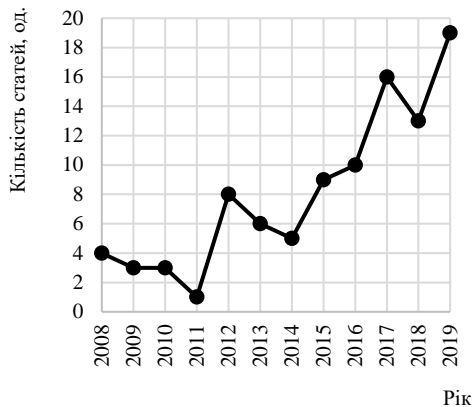


Рис. 1. Динаміка кількості статей за тематикою каршерингу (галузі знань: соціальні науки, бізнес та управління, економіка, навколишнє середовище), од., 2008-2019 рр.

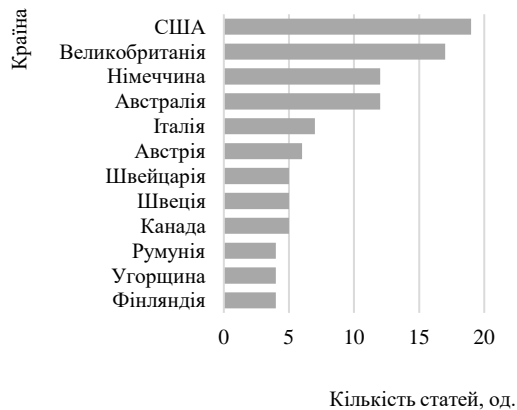


Рис. 2. Країни, науковці яких оприлюднили найбільше статей за тематикою каршерингу (галузі знань: соціальні науки, бізнес та управління, економіка, навколишнє середовище) протягом 1996-2019 рр., од.

З економічної точки зору в роботі [5] показано на основі методу аналізу рентабельності, що каршеринг дає дуже високу чисту вигоду для суспільства. Дана вигода є співставною з вигодами від великих дорожніх проектів. Люди приблизно удвічі скорочують витрати часу на поїздку, скорочується середній кілометраж пробігу автомобілю, зростає середня швидкість поїздки. Крім того, каршеринг дозволяє вивільнити місце на дорогах та площах міст [6].

Питанням визначення оптимального розміру автопарку приділено в [7]. Проблеми використання електромобілів у каршерингових системах та моделі для їх вирішення представлено в [8].

З еколого-економічної точки зору доведено, що каршерингові системи з урахуванням тенденцій електрифікації транспорту сприяють зниженню CO₂ та зменшенню кількості транспортних засобів в містах [9, 10]. Даний ефект підсилюється на фоні розповсюдження та донесення до свідомості населення екологічної інформації. Питання сталого управління транспортом з урахування переходу на каршерингові системи та посиленню взаємодії держави та приватного сектору у сфері каршерингу піднято в [11].

Інституціональним аспектам переходу на каршерингові бізнес-моделі присвячено праці [12, 13].

Мета статті є дослідження економіко-правових основ розвитку та економічна оцінка функціонування каршерингових бізнес-моделей в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. За даними Міністерства Інфраструктури України станом на 2018 рік автомобільна транспортна система України налічувала більше 9,2 млн транспортних засобів, у тому числі: 6,9 млн легкових

автомобілів; 250 тис. автобусів; 1,3 млн вантажних автомобілів; понад 840 тис. одиниць мототранспорту [14]. За даними незалежних оцінювань більшість автомобілів простоює третину свого експлуатаційного циклу, крім того, автомобілі, якими не користуються, залишаються припаркованими на вулицях та загромождають проїзну частину. З метою зниження обсягів викидів від автомобілів та транспортного навантаження можна розглянути доцільність переходу на каршерингові бізнес-моделі, які останнім часом стають все більш поширеними [15, 16].

Завдяки масовому використанню смартфонів сьогодні зарезервувати автомобіль можна через додаток або сайт. Додаток показує клієнту графік вже наявних заявок на автомобіль. Крім того, необхідно заздалегідь вказувати часовий період, протягом якого планується використовувати авто, а при поверненні автомобіля на місце пізніше, необхідно внести доплату за затримку автомобіля [17]. Як правило дохід таких компаній складається з фіксованого внеску за реєстрацію в мобільному додатку та плати за час використання автомобіля. При цьому найчастіше встановлюється похвилинний тарифний план. Каршерингова компанія самостійно дбає про заправку автомобіля, оформлення страхового полісу, та встановлює необхідне обладнання (відеореєстратор, GPRS-навігатор та ін.), а також забезпечує регулярне технічне обслуговування авто. Долучившись до даної системи, клієнти отримують можливість обрати одну із трьох моделей надання послуг каршерингу:

- проїзд в обидві сторони (транспортний засіб повертається до свого початкового місцезнаходження);
- проїзд до визначеного місця (транспортний засіб рухається до заздалегідь визначеного місця);
- проїзд до невизначеного місця, «плаваючі послуги» (транспортний засіб можна залишити де завгодно у межах визначеного компанією району).

Короткострокова оренда автомобіля включає в себе три формати роботи компанії:

1. B2C (business-to-customer) – фірма закуповує автомобілі у власність, після чого надає їх в оренду клієнтам.
2. P2P (peer-to-peer) – компанія виступає посередником (орендує машини у приватних власників, а потім здає їх клієнтам, вигравачи на різниці в цінах).
3. NFP (non-profit or co-op) – специфічний різновид каршерингу, коли автомобілі здаються в оренду не заради прибутку, а з метою благодійності.

Зважаючи на розвиток та очевидні переваги каршерингових бізнес-моделей для створення каршерингової компанії на території України є декілька перепон. Однією з найголовніших є те, що чинним законодавством України поняття «каршеринг» не визначено, хоча відносини щодо передання транспортних засобів в користування на умовах прокату є досить поширеними. Базові положення щодо регулювання договору прокату містяться у Цивільному кодексі України [18]. Часто має місце ототожнення цього договору з договором оренди транспортного засобу.

Відповідно до ч. 1 ст. 788 Цивільного кодексу України предметом договору прокату є рухома річ, яка використовується для задоволення побутових невиробничих потреб. Це дає підстави проводити розмежування договору прокату та договору найму (оренди) транспортних засобів за характером використання предмету договору, адже, зазвичай, призначенням прокату є задоволення побутових невиробничих потреб, а найму (оренди) – невиробничих підприємницьких цілей.

Згідно з діючим законодавством України, спеціальних ліцензій на здійснення діяльності з надання послуг прокату автомобілів не потрібно, оскільки, п. 24 ст. 7

Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» [19] до переліку видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню, відносить перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським, автомобільним, залізничним та повітряним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом. В свою чергу, особливості ліцензування на автомобільному транспорті передбачено ст. 9 Закону України «Про автомобільний транспорт» [20], в якій наведено перелік видів господарської діяльності з надання послуг по перевезенню пасажирів і небезпечних вантажів на які видається ліцензія, але вид діяльності, яку ми розглядаємо до цього переліку не включено. Тому для успішної реєстрації компанії доцільно обрати реєстрацію фізичної особи підприємця на спрощеній системі оподаткування 2 групи.

Проведемо SWOT-аналіз та розрахуємо витрати на реалізацію «гібридної» каршерингової бізнес-моделі, в якій передбачено придбання 10 електромобілів та залучення власників 10 персональних електромобілів. В табл. 1 розкрито сильні та слабкі сторони з можливостями та загрозами для такої бізнес-моделі (табл. 8).

Таблиця 1

SWOT-аналіз «гібридної» каршерингової бізнес-моделі	
Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> - постійно зростаючий попит на оренду; - великий вибір каналів продажів і постачань послуг; - швидка адаптація до швидко мінливого ринку; - можливість формування індивідуального підходу до запитів корпоративних клієнтів 	<ul style="list-style-type: none"> - неякісна робота персоналу, порушення технологічного регламенту обслуговування авто; - ризики частого пошкодження і виходу з ладу автомобілів
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> - розширення бізнесу за рахунок збільшення лінійки, здачі в оренду автопарку, надання водіїв, гідів-перекладачів; - можливість роботи з корпоративними клієнтами; - можливість створення супутніх видів бізнесу, наприклад, автокемпінг, організація автотурів; - спільне брендуння з органами місцевого самоврядування як частина вирішення комплексної транспортної проблеми; - тиражування моделі за принципом «місто-місто» 	<ul style="list-style-type: none"> - відносно висока конкуренція на ринку, у тому числі, з боку організацій, що надають послуги з прокату електровелосипедів, сигвеїв, електросамокатів тощо; - підвищення цін на автомобільні запчастини та паливо; - підвищення орендної плати або розірвання договору оренди місця автостоянки, офісу; - зниження купівельної спроможності, як населення, так і комерційного сектору; - загальне зниження попиту на послуги оренди автомобілів

Витрати на реалізацію «гібридної» каршерингової бізнес-моделі та ведення бізнесу зведено в табл. 2.

Середній пробіг електромобіля на одному заряді батареї становить 120 км з урахуванням зупинок на світлофорах та заторів у місті. Середній час поїздки 3-4 години. Вартість поїздки на електромобілі планується встановити на рівні 150 грн/год.

Розрахуємо собівартість поїздки на електромобілі. В середньому однофазна станція дозволить відновлювати 3 кВт*год ємності. Це означає, що через 8 годин такий автомобіль як Nissan Leaf буде повністю заряджений. Нічний тариф діє лише 8 годин по 0,84 грн/кВт*год. Денний тариф складає 1,68 грн/кВт*год. В результаті повний цикл зарядки електромобіля обійдеться в 20,16 грн за нічним тарифом та в 40,32 грн за денним. Оцінка доходів та витрат від експлуатації 20 електромобілів Nissan Leaf представлено в табл. 3.

Таблиця 2

Зведення витрат на реалізацію «гібридної» каршерингової бізнес-моделі та ведення бізнесу, тис. грн

Одноразові витрати	Постійні щомісячні витрати	Змінні щомісячні витрати
Підготовка офісного приміщення, ремонт, дизайн – 100	Заробітна плата: - директор – 15 - менеджер-адміністратор – 8 - клієнт-менеджер (2 ос.) – 14 - юрист – 10 - технік-механік (2 ос.) – 20 Всього: 67	Проведення розширеного ТО – кожні 30-60 тис. км або 1 раз на 2-3 роки. Масло для редуктора (Nissan ATF Matic-S) 600-800 грн за 2 л. Антифриз класу G11 200-1 - 200 грн за 4-5 л. Гальмівна рідина DOT 4 – 100-250 грн за 0,5-1 л. Всього: 1,36
Реєстрація компанії, включаючи отримання всіх дозволів – 50	Оренда офісного приміщення – 10	Зарядка електромобілів в середньому 50 грн за день 50 грн*30днів*20 електромобілів Разом: 30
Реєстрація автопарку – 40	Виплата відсотків за кредитом (12,5%) в середньому – 11	–
Закупівля автомобілів обладнання, попереднє технічне обслуговування – 9 875	Оренда 10 електромобілів – 150	–
Створення сайту та мобільного додатку – 50	Страховання 20 електромобілів – 1	–
Інші витрати – 25	Податкові відрахування (ЄСВ – 22%) – 7,274	–
10 140	246,3	31,4

Таблиця 3

Розрахунок річного доходу від експлуатації 20 електромобілів Nissan Leaf

Дохід/витрати	За місяць	За рік	За рік з 20 електромобілів
Дохід: 150 грн*4 год = = 600 грн	600 грн*30 днів = = 18 000 грн	18 000 грн*12 міс = = 216 000 грн	216 000 грн*20 електромобілів = = 4 320 000 грн
Витрати: в середньому 50 грн за день	50 грн*30днів = = 1 500 грн	1 500 грн*12міс = = 18 000 грн	18 000 грн*20 авто = = 360 000 грн

Базуючись на даних табл. 3, можна розрахувати строк окупності «гібридної» каршерингової бізнес-моделі (табл. 4).

Таблиця 4

Розрахунок строку окупності каршерингової бізнес-моделі

Одноразові витрати, тис. грн	Повні витрати підприємства за рік, тис. грн	Прибуток каршерингової компанії за 1 рік функціонування	Строк окупності проекту
10 140	$(246,3 + 31,4) * 12 = 3 332,4$	$4 320 - 3 332,4 = 987,6$	$10 140 / 987,6 = 10,3$ років

Отже, строк окупності «гібридної» каршерингової бізнес-моделі на 10 власних та 10 орендованих електромобілів становить 10,3 років.

Економічним ефектом впровадження каршерингової системи є зменшення витрат на утримання власного автомобіля, пасивний дохід від здачі власного автомобіля в користування каршеринговій компанії, економія коштів на утриманні автомобільних доріг.

Соціальними ефектами, впровадження каршерингу в економіку України та використання гібридної системи, є доступ до комфортабельних автомобілів, підвищення рівня якості життя суспільства, розширення свободи пересування громадян, зниження захворюваності, подовження тривалості життя людей, зменшення заторів на дорогах а також економія часу.

Висновки. Завдяки наявності поширенню смартфонів та розвитку мобільних технологій стало можливим включати каршерингові бізнес-моделі у стратегії розвитку міст. Виникла концепція «мобільність як послуга». Каршерингові бізнес-моделі можуть бути використані як на місцевому рівні для вирішення проблем міського транспорту та переходу на більш сталу транспортну систему, так і на міжміських сполученнях. Розвиток каршерингових систем є частиною великого «зеленого» руху у руслі сталого розвитку. Очікується, що каршерингові бізнес-моделі сприятимуть зниженню кількості приватних транспортних засобів у містах і, таким чином, вирішенню проблем заторів та стихійних парковок. Також каршеринг сприяє підвищенню рівня мобільності населення. Постійні витрати в каршерингових бізнес-моделях розподіляються між великою кількістю користувачів, що робить їх вигідними для усіх учасників, що і підтверджено у даній статті. З правової точки зору в законодавстві України необхідно приділити увагу правовим аспектам передачі прав власності на відміну від володіння автомобілем при реалізації каршерингових бізнес-моделей.

Література

1. *Vehicles in use*. [Електронний ресурс]. – 2015. – Режим доступу: <http://www.oica.net/category/vehicles-in-use>
2. *Efthymiou, D.* Factors affecting the adoption of vehicle sharing systems by young drivers / D. Efthymiou, C. Antoniou, P. Waddell // *Transport Policy*. – 2013. – Vol. 29. – P. 64–73. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2013.04.009>
3. *Dias, F. F.* A behavioral choice model of the use of car-sharing and ride-sourcing / F. F. Dias, P. S. Lavieri, V. M. Garikapati et al. // *Transportation*. – 2017. – Vol. 44(6). – P. 1307–1323. <https://doi.org/10.1007/s11116-017-9797-8>
4. *Kent, J. L.* Commercial car sharing, complaints and coping: does sharing need willingness? / J. L. Kent, R. Dowling // *Urban Policy and Research*. – 2018. – Vol. 36, No. 4. – P. 464–475. <https://doi.org/10.1080/08111146.2018.1486297>
5. *Fellows, N. T.* An economic and operational evaluation of urban car-sharing / N. T. Fellows, D. E. Pitfield // *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. – 2000. – Vol. 5 (1). – P. 1–10. [https://doi.org/10.1016/S1361-9209\(99\)00016-4](https://doi.org/10.1016/S1361-9209(99)00016-4)
6. *Firnkorn, J.* Selling mobility instead of cars: new business strategies of automakers and the impact on private vehicle holding / J. Firnkorn, M. Müller // *Business Strategy and the Environment*. – 2012. – Vol. 21 (4). – P. 264–280. <https://doi.org/10.1002/bse.738>
7. *George, D. K.* Fleet-sizing and service availability for a vehicle rental system via closed queueing networks / D. K. George, C. H. Xia // *European Journal of Operational Research*. – 2011. – Vol. 211 (1). – P. 198–207. <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2010.12.015>

8. *Boyaci, B.* An optimization framework for the development of efficient one-way car-sharing systems / B. Boyaci, K. G. Zografos, N. Geroliminis // *European Journal of Operational Research.* – 2015. – Vol. 240 (3). – P. 718–733. <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2014.07.020>
9. *Firnkorn, J.* What will be the environmental effects of new free-floating car-sharing systems? The case of car2go in Ulm / J. Firnkorn, M. Müller // *Ecological Economics.* – 2011. – Vol. 70 (8). – P. 1519–1528. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2011.03.014>
10. *Meijkamp, R.* Changing consumer behaviour through eco-efficient services: an empirical study of car sharing in the Netherlands / R. Meijkamp // *Business Strategy and the Environment.* – 1998. – Vol. 7 (4). – P. 234–244. [https://doi.org/10.1002/\(SICI\)1099-0836\(199809\)7:4<234::AID-BSE159>3.0.CO;2-A](https://doi.org/10.1002/(SICI)1099-0836(199809)7:4<234::AID-BSE159>3.0.CO;2-A)
11. *Dowling, R.* Practice and public-private partnerships in sustainable transport governance: the case of car sharing in sydney, australia / R. Dowling, J. Kent // *Transport Policy.* – 2015. – Vol. 40. – P. 58–64. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.02.007>
12. *Mont, O.* Institutionalisation of sustainable consumption patterns based on shared use / O. Mont // *Ecological Economics.* – 2004. – Vol. 50 (1–2). – P. 135–153. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2004.03.030>
13. *Akyelken, N.* The importance of institutions and policy settings for car sharing – evidence from the UK, Israel, Sweden and Finland / N. Akyelken, M. Givoni, M. Salo et al. // *European Journal of Transport and Infrastructure Research.* – 2018. – Vol. 18 (4). – P. 340–359. <https://doi.org/10.18757/ejtir.2018.18.4.3253>
14. *Поліщук, В. П.* Проблеми сучасного міста / В. П. Поліщук, Л. П. Нагребельна // Науково-технічний збірник «Вісник Національного транспортного університету». Серія «Технічні науки». Випуск 1 (43). – 2019. – С. 136–142. <https://doi.org/10.33744/2308-6645-2019-1-43-136-142>
15. *Ma, Y.* Value co-creation for sustainable consumption and production in the sharing economy in China / Y. Ma, K. Rong, Y. Luo et al. // *Journal of Cleaner Production.* – 2019. – Vol. 208. – P. 1148–1158. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.10.135>
16. *Ferrero, F.* Car-sharing services: an annotated review / F. Ferrero, G. Perboli, M. Rosano, A. Vesco // *Sustainable Cities and Society.* – 2018. – Vol. 37. – P. 501–518. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2017.09.020>
17. *Remane, G.* A taxonomy of carsharing business models / G. Remane, R. C. Nickerson, A. Hanelt et al. // *International Conference on Information Systems.* – ICIS 2016. – Dublin, Ireland. – 11 December 2016 through 14 December 2016.
18. *Цивільний кодекс України* // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2003, №№ 40–44, ст. 356.
19. *Закон України Про ліцензування видів господарської діяльності* // Відомості Верховної Ради (ВВР). – 2015, № 23, ст.158.
20. *Закон України Про автомобільний транспорт* // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2001, № 22, ст.105.

Отримано 03.12.2019 р.

Экономико-правовые основы использования каршеринговых бизнес-моделей в Украине

АЛЕКСАНДР МИХАЙЛОВИЧ МАЦЕНКО*,
ТАТЬЯНА ВАСИЛЬЕВНА МАЛАНЧУК**,
ВЛАДИСЛАВ СЕРГЕЕВИЧ ПОПОВ***,
ВЛАДИСЛАВ СЕРГЕЕВИЧ ПИВЕНЬ****,
ЄВГЕНІЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ СКРИПКА*****,

* кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры экономики, предпринимательства и

*бізнес-адміністрування Сумського державного університета,
ул. Р.-Корсакова, 2, г. Сумы, 40007, Україна,
тел.: 00-380-542-332223, e-mail: amatsenko@econ.sumdu.edu.ua*

*** кандидат юридических наук, доцент кафедри міжнародного, європейського права і
громадянсько-правових дисциплін Сумського державного університета,
учебний корпус №1, ул. Соборная, 39, г. Сумы, 40000, Україна,
тел.: 00-380-542-665079, e-mail: t.malanchuk@uabs.sumdu.edu.ua*

**** студент Учебно-научного института финансов, экономики и менеджмента
имени Олега Балацкого Сумського державного університета,
ул. Р.-Корсакова, 2, г. Сумы, 40007, Україна,
тел.: 00-380-542-332223, e-mail: vladislav.popov1604@gmail.com*

***** студент Учебно-научного института финансов, экономики и менеджмента
имени Олега Балацкого Сумського державного університета,
ул. Р.-Корсакова, 2, г. Сумы, 40007, Україна,
тел.: 00-380-542-332223, e-mail: vladislavpiven2002@gmail.com*

****** студент Учебно-научного института финансов, экономики и менеджмента
имени Олега Балацкого Сумського державного університета,
ул. Р.-Корсакова, 2, г. Сумы, 40007, Україна,
тел.: 00-380-542-332223, e-mail: skrypkasumy@gmail.com*

В статье обобщено понятие «шеринг», осуществлен библиографический анализ публикаций в сфере каршеринга на основе базы данных Scopus. Основной целью проведенного исследования является анализ экономико-правовых основ развития каршеринговых бизнес-моделей в Украине. Систематизация литературных источников и подходов, посвященных экономической эффективности внедрения каршеринговых бизнес-моделей показала, что в Украине данному вопросу почти не уделяется внимания в экономической и юридической плоскостях. Актуальность решения данной научной проблемы заключается в необходимости и возможности разгрузить дорожные трафики городов от автотранспортных пробок, снижении среднего времени простоя транспортных средств, а также в получении возможной экономической выгоды субъектами, которые принимают участие в шеринговых бизнес-моделях. Исследование осуществлено в следующей логической последовательности: проанализированы типы каршеринговых бизнес-моделей и проведено их сравнительную характеристику; исследованы экономические и правовые предпосылки развития каршерингового бизнеса в Украине. Выявлено законодательные преграды для создания каршеринговой компании в Украине. Осуществлен SWOT-анализ условий внедрения каршеринговой бизнес-модели. На условном примере проанализированы расходы и эффективность создания бизнеса на основе каршеринговой бизнес-модели в Украине. Методическим инструментарием проведенного исследования стали системно-структурный и сравнительный анализ – при анализе проблем современного автотранспорта и типов каршеринговых бизнес-моделей; экономический метод – при оценке эффекта и срока окупаемости предложенного проекта каршеринговой бизнес-модели; методы формально-логического анализа – при определении направлений развития каршеринговых бизнес-моделей. Результаты проведенного исследования могут быть полезны для развития каршерингового бизнеса в Украине, для предпринимателей, ученых и владельцев автотранспортных средств.

Ключевые слова: каршеринг, каршеринговая бизнес-модель, каршеринговый бизнес, автотранспорт, прокат, расходы, анализ.

Economic and Legal Bases of Using Car-Sharing Business Models in Ukraine

OLEKSANDR M. MATSENKO^{*},
TETYANA V. MALANCHUK^{},**
VLADYSLAV S. POPOV^{*},**
VLADYSLAV S. PIVEN^{**},**
YEVHEN O. SKRYPKA^{***}**

^{*} *C.Sc. (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Economics, Entrepreneurship and Business Administration, Sumy State University, R.-Korsakova Str., 2, Sumy, 40007, Ukraine, phone: 00-380-542-332223, e-mail: amatsenko@econ.sumdu.edu.ua*

^{**} *C.Sc. (Economics), Associate Professor of the International, European and Civil Law Department, Sumy State University, teach. Bldg. №1, Soborna st. 39, Sumy, 40000, Ukraine, phone: 00-380-542-665079, e-mail: t.malanchuk@uabs.sumdu.edu.ua*

^{***} *Student, Oleg Balatskyi Academic and Research Institute of Finance, Economics and Management, Sumy State University R.-Korsakova Str., 2, Sumy, 40007, Ukraine, phone: +380502472027, e-mail: vladislav.popov1604@gmail.com*

^{****} *Student, Oleg Balatskyi Academic and Research Institute of Finance, Economics and Management, Sumy State University R.-Korsakova Str., 2, Sumy, 40007, Ukraine, phone: +380669936489, e-mail: vladislavpiven2002@gmail.com*

^{*****} *Student, Oleg Balatskyi Academic and Research Institute of Finance, Economics and Management, Sumy State University R.-Korsakova Str., 2, Sumy, 40007, Ukraine, phone: +380997549059, e-mail: skrypkasumy@gmail.com*

This article summarizes the concept of sharing, bibliographic analysis of publications in the field of car-sharing based on the Scopus database. The primary purpose of the study is to study the economic and legal basis for the development of car-sharing business models in Ukraine. Systematization of literature sources and approaches devoted to the economic efficiency of the implementation of car-sharing business models has shown that in Ukraine, this issue is almost not paid attention in the economic, scientific sphere, and legal, scientific areas. The urgency of solving this scientific problem lies in the need and ability to relieve road traffic from traffic jams, reducing the average downtime of vehicles, as well as economic benefits for entities (vehicle owners and passengers) involved in sharing business models. The research has the following logical sequence: the types of car-sharing business models were analyzed, and their comparative characteristics were carried out; the economic and legal preconditions of car-sharing business development in Ukraine are investigated. The research identifies legislative obstacles to the establishment of a car-sharing company in Ukraine. A SWOT analysis of the conditions for implementing a car-sharing business model in Ukraine was performed. It analyses the costs and efficiency of creating a business based on a car-sharing business model in Ukraine on a conditional example. We propose to use system-structural and comparative analysis to analyze the problems of modern transport, methods of formal-logical analysis for determining the directions of development of car-sharing business models, and economic method for assessing the effect and a payback period of the proposed project car-sharing business model. The study results can be useful for the development of car-sharing business in Ukraine, for entrepreneurs, scientists, and vehicle owners.

Keywords: car-sharing, car-sharing business model, motor transport, hire, expenses, analysis.

JEL Code: R40, R42

Figures: 2; *Tables:* 4; *References:* 20

Language of the article: Ukrainian

References

1. Vehicles in use (2015). *OICA*. (n.d.). Retrieved from <http://www.oica.net/category/vehicles-in-use/>
2. Efthymiou, D., Antoniou, C., & Waddell, P. (2013). Factors affecting the adoption of vehicle sharing systems by young drivers. *Transport Policy*, 29, 64–73. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2013.04.009>
3. Dias, F. F., Lavieri, P. S., Garikapati, V. M., Astroza, S., Pendyala, R. M., & Bhat, C. R. (2017). A behavioral choice model of the use of car-sharing and ride-sourcing services. *Transportation*, 44(6), 1307–1323. <https://doi.org/10.1007/s11116-017-9797-8>
4. Kent, J. L., & Dowling, R. (2018). Commercial Car Sharing, Complaints and Coping: Does Sharing Need Willingness? *Urban Policy and Research*, 36(4), 464–475. <https://doi.org/10.1080/08111146.2018.1486297>
5. Fellows, N. T., & Pitfield, D. E. (2000). An economic and operational evaluation of urban car-sharing. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 5(1), 1–10. [https://doi.org/10.1016/S1361-9209\(99\)00016-4](https://doi.org/10.1016/S1361-9209(99)00016-4)
6. Firnkorn, J., & Müller, M. (2012). Selling Mobility instead of Cars: New Business Strategies of Automakers and the Impact on Private Vehicle Holding. *Business Strategy and the Environment*, 21(4), 264–280. <https://doi.org/10.1002/bse.738>
7. George, D. K., & Xia, C. H. (2011). Fleet-sizing and service availability for a vehicle rental system via closed queueing networks. *European Journal of Operational Research*, 211(1), 198–207. <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2010.12.015>
8. Boyaci, B., Zografos, K. G., & Geroliminis, N. (2015). An optimization framework for the development of efficient one-way car-sharing systems. *European Journal of Operational Research*, 240(3), 718–733. <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2014.07.020>
9. Firnkorn, J., & Müller, M. (2011). What will be the environmental effects of new free-floating car-sharing systems? The case of car2go in Ulm. *Ecological Economics*, 70(8), 1519–1528. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2011.03.014>
10. Meijkamp, R. (1998). Changing consumer behaviour through eco-efficient services: an empirical study of car sharing in the Netherlands. *Business Strategy and the Environment*, 7(4), 234–244. [https://doi.org/10.1002/\(SICI\)1099-0836\(199809\)7:4<234::AID-BSE159>3.0.CO;2-A](https://doi.org/10.1002/(SICI)1099-0836(199809)7:4<234::AID-BSE159>3.0.CO;2-A)
11. Dowling, R., & Kent, J. (2015). Practice and public-private partnerships in sustainable transport governance: The case of car sharing in Sydney, Australia. *Transport Policy*, 40, 58–64. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.02.007>
12. Mont, O. (2004). Institutionalisation of sustainable consumption patterns based on shared use. *Ecological Economics*, 50(1–2), 135–153. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2004.03.030>
13. Akyelken, N., Givoni, M., Salo, M., Plepys, A., Judl, J., Anderton, K., & Koskela, S. (2018). The importance of institutions and policy settings for car sharing – Evidence from the UK, Israel, Sweden and Finland. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 18(4), 340–359. <https://doi.org/10.18757/ejtir.2018.18.4.3253>
14. Polishchuk, V. P. & Nahrebelna, L. P. (2019). Problemy Suchasnoho Mista [Problems of the modern city]. *The National Transport University Bulletin: A Scientific and Technical Journal*, 43(1), 136–142. <https://doi.org/10.33744/2308-6645-2019-1-43-136-142> [in Ukrainian].
15. Ma, Y., Rong, K., Luo, Y., Wang, Y., Mangalagu, D., & Thornton, T. F. (2019). Value Co-creation for sustainable consumption and production in the sharing economy in China. *Journal of Cleaner Production*, 208, 1148–1158. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.10.135>
16. Ferrero, F., Perboli, G., Rosano, M., & Vesco, A. (2018). Car-sharing services: An annotated review. *Sustainable Cities and Society*, 37, 501–518. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2017.09.020>
17. Remane, G., Nickerson, R. C., Hanelt, A., Tesch, J. F., & Kolbe, L. M. (2016). A taxonomy of carsharing business models. *2016 International Conference on Information Systems, ICIS 2016*.
18. Tsyvilnyi Kodeks Ukrainy [The Civil Code of Ukraine]. (2003). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy* [in Ukrainian].
19. Zakon Ukrainy Pro Litsenzuvannia Vydiv Hospodarskoi Diialnosti [Law of Ukraine On Licensing of Economic Activities]. (2015). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy* [in Ukrainian].
20. Zakon Ukrainy Pro Avtomobilnyi Transport [Law of Ukraine On Road Transport]. (2001). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy* [in Ukrainian].