

УДК 347.44

<https://doi.org/10.33619/2414-2948/126/54>

## ИСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И РАЗВИТИЯ КАРШЕРИНГА

©*Пермяков А. А.*, ORCID: 0009-0001-2807-7873, Томский государственный университет, г. Новосибирск, Россия, [paaa1706@mail.com](mailto:paaa1706@mail.com)

## THE HISTORY OF CARSHARING: ORIGINS AND DEVELOPMENT

©*Permyakov A.*, ORCID: 0009-0001-2807-7873, Tomsk State University, Novosibirsk, Russia, [paaa1706@mail.com](mailto:paaa1706@mail.com)

*Аннотация.* Статья посвящена ретроспективному анализу каршеринга как одного из наиболее динамично развивающихся сегментов экономики совместного потребления. Автор рассматривает эволюцию концепции краткосрочной аренды автомобилей, начиная с послевоенных кооперативных инициатив в Европе и заканчивая современными цифровыми экосистемами мобильности. Цель работы — выявить закономерности трансформации сервиса, а также определить факторы, способствовавшие его успешной интеграции в транспортную инфраструктуру разных стран. В исследовании подробно освещены ключевые исторические вехи: швейцарский кооператив «Сефаж» (1948), амстердамский проект электромобилей «Виткар» (1973), а также создание Европейской ассоциации каршеринга (1991), что позволило стандартизировать услуги на континенте. Отдельный блок посвящён североамериканскому опыту, где появление компаний Zipcar и City Car Club в начале 2000-х годов заложило основы современной бизнес-модели с поминутной тарификацией и свободным флотом. Особое внимание уделено становлению и стремительному росту каршеринга в России. Рассмотрены первые эксперименты 2013 года (AnyTime, Street Car), причины их неудач и последующий успех «Делимобиля» (2015), достигнутый благодаря взаимодействию с московскими властями, гибкой тарифной политике и цифровизации процессов. Автором проанализирован период «взрывного роста» 2017–2019 гг, а также влияние пандемии COVID-19 на отрасль, стимулировавшей развитие электромобилей и подписочных моделей. В заключении обобщены социально-экономические эффекты каршеринга: снижение нагрузки на дорожную сеть, уменьшение углеродного следа и формирование культуры «мобильности как услуги». Определены перспективы развития, связанные с внедрением беспилотных технологий и искусственного интеллекта, а также необходимость совершенствования нормативной базы и парковочной инфраструктуры.

*Abstract.* The article provides a retrospective analysis of carsharing as one of the most dynamically developing segments of the sharing economy. The author traces the evolution of the short-term car rental concept, from post-war cooperative initiatives in Europe to modern digital mobility ecosystems. The aim of the work is to identify patterns in the transformation of the service and to determine the factors that contributed to its successful integration into the transport infrastructure of different countries. The study highlights key historical milestones: the Swiss cooperative "Selfahrgemeinschaft" (1948), the Amsterdam electric vehicle project "Witkar" (1973), and the establishment of the European Car Sharing Association (1991), which helped standardize services across the continent. A separate section is devoted to the North American experience, where the emergence of companies like Zipcar and City Car Club in the early 2000s laid the foundations for the modern business model based on per-minute pricing and a free-floating fleet. Special attention is paid to the formation and rapid growth of carsharing in Russia. The first experiments of 2013

(AnyTime, Street Car), the reasons for their failures, and the subsequent success of "Delimobil" (2015) are examined. This success was achieved through cooperation with Moscow authorities, flexible pricing policies, and digitalization of processes. The author analyzes the period of "explosive growth" in 2017–2019, as well as the impact of the COVID-19 pandemic on the industry, which stimulated the development of electric vehicles and subscription models. In conclusion, the socio-economic effects of carsharing are summarized: reducing the burden on the road network, decreasing the carbon footprint, and fostering a culture of "mobility as a service". The prospects for further development are outlined, linked to the introduction of autonomous technologies and artificial intelligence, as well as the need to improve the regulatory framework and parking infrastructure.

*Ключевые слова:* каршеринг, экономика совместного потребления, история транспорта, урбанистика.

*Keywords:* carsharing, sharing economy, transport history, urban studies.

В современную эпоху каршеринг выступает одним из ключевых сегментов экономики совместного потребления. Его суть заключается в отказе от индивидуального владения транспортными средствами в пользу временного доступа к ним. Среди характерных особенностей такой современной модели можно выделить:

1. Минимизирование финансовых издержек, связанных с покупкой и обслуживанием автомобиля;
2. Сохранение доступа к современным технологиям передвижения;
3. Рациональное использование энергетических ресурсов, в том числе получаемые из альтернативных источников.

Безусловно, родиной каршеринга можно считать послевоенную Европу. Одним из пионерских проектов стал кооператив Selbstfahrgemeinschaft («Сефаж»), запущенный в 1948 году в Цюрихе (Швейцария) (<https://cl.c.li/PcWLS>). Чем было обусловлено возникновение такого направления? В виду всеми известных событий, а именно Второй Мировой Войны, экономика государств в послевоенной Европе находилась в упадническом состоянии, из-за всех бед и разрушений, которые они пережили, у жителей данных государств не было денег не то что на покупку своего автомобиля, зачастую их не было даже на необходимые для выживания вещи. Тем не менее, у некоторых категорий граждан, работников, была ярая нужда в транспорте, либо из-за удаленности места своей работы, либо из-за характера этой самой работы, в результате чего и возник данный проект. Характерные черты данного проекта: участники из одного района совместно финансировали приобретение автомобиля (деление происходило по районам города); бронирование осуществлялось по телефону; ключи хранились в сейфе на стоянке [1].

Следующим витком развития «каршеринга» можно назвать возникновение В 1973 году в Амстердаме проекта «Виткар», нацеленный на улучшение экологической обстановки. То есть если ранее «каршеринг» был продиктован отсутствием возможности у людей в виду сложного материального положения, приобрести собственный автомобиль, из-за чего приходилось приобретать автомобиль усилиями целых районов, то сейчас основанием возникновения каршеринга послужила забота об экологической обстановке. Характерными особенностями данного проекта от проекта, возникшего в Цюрихе», являлось: парк из 35 компактных электромобилей; автоматизированные станции проката; электронную систему учёта времени и расстояния. Несмотря на инновационность, проект закрылся через несколько лет из-за технических сложностей и недостатка финансирования.

Ещё одним примером раннего каршеринга может выступать — кооператив “Vivalla bil” (г. Эребру, Швейцария, 1983 г). В него входило 35 домохозяйств, совместно арендовавших 5 автомобилей. Данный проект уже был схож с тем пониманием и представлением каршеринга, которое у нас есть сейчас. Проект просуществовал до 1998 года, когда его председатель ушёл в отставку.

Важным этапом стало создание в 1991 году Европейской ассоциации каршеринга (ECS), объединившей 70 организаций. В 1998 году она слилась с немецкой ассоциацией BOA (Bundesverband für organisiertes Autoteilen), образовав BCS (Bundesverband Car Sharing). Это способствовало: стандартизации услуг; обмену опытом между операторами; лоббированию интересов отрасли на европейском уровне.

Каршеринг также развивался не только в Европе, но и в других частях света, например В США каршеринг начал оформляться как индустрия в 2000 году с появлением двух знаковых компаний:

Zipcar — сегодня один из крупнейших мировых операторов поминутной аренды. По данным на сентябрь 2021 года, у него: 1 млн зарегистрированных пользователей; парк из 10 000 автомобилей; присутствие в 500 городах 9 стран (США, Великобритания, Австрия, Бельгия, Канада, Франция, Германия, Испания, Турция).

City Car Club — аналогичный сервис, заложивший основы современной модели каршеринга.

Ключевые вехи: 1998 год — запуск CarSharing Portland (США), первого масштабного проекта с гибким графиком; 2000 год — появление City CarShare в Сан-Франциско, введшего концепцию «свободного флота» (автомобили можно оставлять в любой точке зоны действия); 2007 год — старт Zipcar (США/Европа), который внедрил модель членства с абонентской платой.

Таким образом Каршеринг в Америке существует уже около 26 лет, при этом в момент его возникновения он также не сильно отличался от того представления о каршеринге, что мы имеем сейчас. Что касается отечественной истории развития Каршеринга, то она начала свой путь позже чем в Америке или Европе. Посмотрев на положительный опыт других государств,

В России первые каршеринговые сервисы появились в 2013 году: AnyTime — старт с парка премиальных авто; Street Car — проект с инвестициями около 5 млн долларов, который, однако, закрылся в 2015 году из-за: низкой осведомлённости аудитории; высоких операционных издержек; роста убытков. По началу появление данной услуги на просторах Российского рынка вызвало неоднозначную реакцию в виду слабой осведомленности населения о сущности и механизма работы каршеринга, что некоторые граждане сразу оцени и стали пользоваться таким типом услуг, другие же долго присматривались и относились со скепсисом, однако безусловно данные компании заложили фундамент развития каршеринга в РФ (<https://clc.li/PcWLs>).

Несмотря на неоднозначную реакцию при появлении, уже в первые месяцы после запуска каршеринга в РФ он показал себя востребованной услугой. За первоначальные 9 месяцев работы были достигнуты показатели, схожие с Европейскими городами, где каршеринг присутствовал уже несколько лет, при том, что стоимость пользования каршерингом в Москве доступнее по сравнению с крупными европейскими городами (<https://clc.li/Hliuw>).

Новый этап начался с запуском «Делимобиля» осенью 2015 года. Ключевые факторы успеха: соглашение с мэрией Москвы о льготной парковке в платных зонах (данный шаг, предпринятый компанией «Делимобиль» оказался одним из ключевых, поскольку позволили увеличить численность каршеринговых автомобилей в наиболее посещаемых местах);

выделение мест в столичных аэропортах; гибкая ценовая политика (7 руб./мин в Петербурге, 8 руб./мин в Москве, 2,5 руб./мин в режиме ожидания).

К сентябрю 2022 года «Делимобиль» располагал крупнейшим в стране парком из 1 500 седанов Hyundai Solaris. В январе 2016 г. появился третий оператор каршеринга — Car5, компания характеризовалась самыми низкими тарифами на рынке, что позволило ей переманить часть пользователей других компаний, а сами каршеринговые услуги сделать еще более доступными для обычного населения.

Взрывной рост (2017–2019) был обусловлен: снижением стоимости смартфонов и мобильного интернета; введением льготных тарифов на парковку для каршеринга в Москве; появлением локальных конкурентов (Делимобиль, BelkaCar).

К 2019 году российский рынок достиг 18 000 автомобилей, а количество пользователей превысило 1 млн.

Стремительному развитию услуг каршеринга в Москве способствовала высокая численность населения в совокупности с высокой плотностью, а также тот факт, что изначально процент людей с правами и навыком вождения автомобиля был достаточно высок.

Среди Особенности российского каршеринга, которые способствовали его быстрому развитию, можно выделить: географическая концентрация. 80% парка сосредоточено в Москве и Санкт-Петербурге из-за высокой плотности населения и развитой дорожной сети; регуляторные ограничения. В регионах действуют запреты на парковку каршеринговых авто во дворах, что сужает зону обслуживания; модель ценообразования. В отличие от Запада, где популярен абонемент, в РФ доминирует поминутная оплата (от 5–8 руб./мин) [3]; большая численность населения, обладающая правами на управление транспортными средствами.

COVID-19 временно снизил спрос из-за страха заражения, но уже в 2021 году рынок восстановился. Новые тенденции:

1. Электромобили. Яндекс.Драйв и Ситидрайв тестируют парки электрокаров (например, Renault Zoe);
2. Подписки. Услуга «каршеринг на месяц» (от 30 000 руб.) конкурирует с лизингом;
3. Интеграция с общественным транспортом. В Москве действуют тарифы «метро + каршеринг».

История каршеринга демонстрирует эволюцию от локальных экспериментов к глобальной индустрии. В мире его развитие шло через технологические инновации, в России — через адаптацию к специфическим условиям. Сегодня каршеринг:

1. Снижает нагрузку на городскую инфраструктуру;
2. Сокращает выбросы CO<sub>2</sub> (один каршеринговый авто заменяет 8–10 личных);
3. Формирует культуру «мобильности как услуги» [2].

Перспективы связаны с автономными автомобилями и ИИ-алгоритмами оптимизации маршрутов. Однако для дальнейшего роста необходимы: унификация законодательства; расширение парковочной инфраструктуры; повышение финансовой доступности услуг.

Таким образом, каршеринг остаётся одним из самых динамичных сегментов транспортной экосистемы, сочетая экономические, экологические и социальные выгоды.

#### *Список литературы:*

1. Глаголева С. В., Коршиков Д. А. Каршеринг как замена личного автомобиля // Наука и социум: Материалы Всероссийской научно-практической конференции. 2018. №7-2. С. 51-56.
2. Жидкова М. А. Анализ и перспективы развития мобильных сервисов на рынке таксомоторных перевозок // Автотранспортное предприятие. 2016. №3. С. 3-6.

3. Улицкая Н. М., Медведева Т. А. Каршеринг: история возникновения, тенденции развития и особенности в современной России // Национальные и международные финансово-экономические проблемы автомобильного транспорта: сборник научных трудов. М.: МАДИ, 2017. С. 123-130.

*References:*

1. Glagoleva, S. V., & Korshikov, D. A. (2018). Karshering kak zamena lichnogo avtomobilya. In *Nauka i sotsium: Materialy Vserossijskoj nauchno-prakticheskoy konferentsii*, (7-2), 51-56. (in Russian).

2. Zhidkova, M. A. (2016). Analiz i perspektivy razvitiya mobil'nykh servisov na rynke taksomotornykh perevozok. *Avtotransportnoe predpriyatie*, (3), 3-6. (in Russian).

3. Ulitskaya, N. M., & Medvedeva, T. A. (2017). Karshering: istoriya vozniknoveniya, tendentsii razvitiya i osobennosti v sovremennoj Rossii. In *Natsional'nye i mezhdunarodnye finansovo-ekonomicheskie problemy avtomobil'nogo transporta* (pp. 123-130). (in Russian).

*Поступила в редакцию*  
06.03.2026 г.

*Принята к публикации*  
15.03.2026 г.

---

*Ссылка для цитирования:*

Пермяков А. А. История возникновения и развития каршеринга // Бюллетень науки и практики. 2026. Т. 12. №5. С. 452-456. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/126/54>

*Cite as (APA):*

Permyakov, A. (2026). The History of Carsharing: Origins and Development. *Bulletin of Science and Practice*, 12(5), 452-456. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/126/54>