

МОБИЛИТИ

ВЫПУСК №1 Журнал о новой городской
мобильности в России

КАРШЕРИНГ

КИКШЕРИНГ

БЕЗОПАСНОСТЬ

ИНФРАСТРУКТУРА

АНАЛИТИКА



Содержание

Кикшеринг

Аналитика

Кикшеринг. Основные показатели	6
Год диалога: встречи в сфере микромобильности	11

Интервью

ПОЛИНА СТАСЮК

руководитель Отдела новой мобильности
Дептранса Москвы

Правительство Москвы: как город помогает развивать кикшеринг и что ждёт СИМ в будущем	12
---------------------------------------------------------------------------------------	----

Колонка эксперта

КСЕНИЯ ЭРДМАН

директор Ассоциации операторов микромобильности

Как 1% нарушителей создаёт 99% проблем	17
----------------------------------------	----

Исследование

Кикшеринг в международной практике: самое главное из исследования Dott	22
------------------------------------------------------------------------	----

Интервью

ТАТЬЯНА ЗЕНИНА

начальник отдела прогнозирования и развития транспортной инфраструктуры
Управления транспорта Воронежа

«Это большая аудитория, которую нельзя игнорировать»: как Воронеж развивает кикшеринг	29
---------------------------------------------------------------------------------------	----

Как это работает

Чем арендованный самокат отличается от обычного?	35
--------------------------------------------------	----

ПДД для самокатов

Как сейчас регулируются поездки на самокатах	43
----------------------------------------------	----

Колонка эксперта

АЛЕКСЕЙ СМИРНОВ

эксперт в вопросах развития транспортных систем

Велоинфраструктура. Быть или не быть?	47
---------------------------------------	----

Мировой опыт

АЛЕКСЕЙ СМИРНОВ

эксперт в вопросах развития транспортных систем

ВАСИЛИЙ ВИШНЕВСКИЙ

руководитель «Центра компетенций городской среды», ООО «СпецДорПроект»

ВИТАЛИЙ ГАЕВСКИЙ

профессор кафедры «Автомобили» МАДИ и доктор технических наук

ИЛЬЯ АБРОСИМОВ

автор и разработчик проекта Велогород. Онлайн, дата-аналитик «Центра компетенций городской среды», ООО «СпецДорПроект»

Как выбрать между велополосой и велодорожкой? Главные принципы планирования в Цюрихе	53
--------------------------------------------------------------------------------------	----

Каршеринг

Аналитика

Каршеринг. Основные показатели	67
--------------------------------	----

Интервью

ПОЛИНА СТАСЮК

руководитель Отдела новой мобильности
Дептранса Москвы

Каршеринг в Москве: тренды, инновации и сотрудничество с городом	69
------------------------------------------------------------------	----

Как это работает

Чем машина каршеринга отличается от обычной?	78
----------------------------------------------	----

Как сервисы каршеринга защищают своих водителей и других участников дорожного движения?	84
-----------------------------------------------------------------------------------------	----

Словарь	89
---------	----

От редакции

«Мобилити» — издание для профессионалов, работающих в сфере общественного транспорта и новой городской мобильности. Мы пишем для транспортных чиновников, градостроителей, предпринимателей, урбанистов и всех, кто влияет на развитие городского транспорта.

Наши материалы — это аналитика, кейсы и практические инструменты, которые помогают принимать решения для создания удобных и безопасных городов.

В первом выпуске

- Аналитика по рынку шеринговых сервисов в России — цифры, тренды, сценарии использования
- Обзор законодательства и комментарии экспертов по ключевым вопросам регулирования
- Главные события и тренды в ключевых индустриях новой мобильности — кикшеринге и каршеринге
- Зарубежные кейсы: стандарты, инфраструктура и лучшие практики в новой мобильности
- Интервью с российскими чиновниками о том, как регионы адаптируют новые решения

Эксперты и партнёры выпуска



ПОЛИНА СТАСЮК

руководитель Отдела новой мобильности
Дептранса Москвы



КСЕНИЯ ЭРДМАН

директор Ассоциации операторов
микромобильности



ТАТЬЯНА ЗЕНИНА

начальник отдела прогнозирования
и развития транспортной инфраструктуры
Управления транспорта Воронежа



АЛЕКСЕЙ СМИРНОВ

эксперт в вопросах развития
транспортных систем



ВАСИЛИЙ ВИШНЕВСКИЙ

руководитель «Центра компетенций
городской среды», ООО «СпецДорПроект»



ВИТАЛИЙ ГАЕВСКИЙ

профессор кафедры «Автомобили» МАДИ
и доктор технических наук



ИЛЬЯ АБРОСИМОВ

автор и разработчик проекта Велогород.
Онлайн, дата-аналитик «Центра
компетенций городской среды»,
ООО «СпецДорПроект»



РЕНЕССАНС СТРАХОВАНИЕ

экспертиза по безопасности
каршеринга



АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ

экспертиза по безопасности
кикшеринга

Почему это важно

Городская мобильность стремительно меняется. В Москве, Санкт-Петербурге, Казани, Екатеринбурге и во многих других городах России люди каждый день арендуют самокаты и автомобили, чтобы быстрее добраться по своим делам. Это способствует улучшению транспортной ситуации: снижает пробки, освобождает парковочные места и стимулирует использование общественного транспорта.

Но изменения всегда требуют диалога, особенно когда речь идет о безопасности. Журнал «Мобилити» поможет бизнесу и властям выстраивать продуктивное сотрудничество, опираясь на лучшие практики и проверенные данные.

Добро пожаловать в первый выпуск!



Электронная версия журнала

→ Подписаться на ежемесячную
рассылку журнала

Контакты редакции

EDITORS@MOBILITYMAG.RU

Прислать материал, опубликовать
экспертную колонку

HI@MOBILITYMAG.RU

Общие вопросы

PARTNERS@MOBILITYMAG.RU

Сотрудничество, реклама в журнале

Над выпуском работали

ПОЛИНА ВОЛКОВА

главный редактор

АЛЕКСАНДРА БОДИНА

автор

ЯНА ВОРОТЯГИНА

переводчик

ЮРИЙ НИКОЛАЕВ

руководитель проекта

ДАРЬЯ СОЛОВЬЕВА

автор

АНАСТАСИЯ НЕКРАСОВА

дизайнер

ЮЛИЯ ЦАЙ

выпускающий редактор

ЯНА ПОДДУБЧАК

автор

НИКОЛАЙ КОВАЧЕВИЧ

иллюстратор

ИЛЬЯ СКЛЮЕВ

автор и редактор

Кикшеринг

Сервис краткосрочной аренды электросамокатов и других средств индивидуальной мобильности (СИМ) в России

Эксперты и партнёры раздела



ПОЛИНА СТАСЮК
руководитель Отдела новой мобильности Дептранса Москвы



ВАСИЛИЙ ВИШНЕВСКИЙ
руководитель «Центра компетенций городской среды», ООО «СпецДорПроект»



КСЕНИЯ ЭРДМАН
директор Ассоциации операторов микромобильности



ВИТАЛИЙ ГАЕВСКИЙ
профессор кафедры «Автомобили» МАДИ и доктор технических наук



АЛЕКСЕЙ СМИРНОВ
эксперт в вопросах развития транспортных систем



ИЛЬЯ АБРОСИМОВ
автор и разработчик проекта Велогород. Онлайн, дата-аналитик «Центра компетенций городской среды», ООО «СпецДорПроект»



ТАТЬЯНА ЗЕНИНА
начальник отдела прогнозирования и развития транспортной инфраструктуры Управления транспорта Воронежа



АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ
экспертиза по безопасности кикшеринга

Содержание раздела

Аналитика	
Кикшеринг. Основные показатели	6
Год диалога: встречи в сфере микромобильности	11
Интервью	
Полина Стасюк. Правительство Москвы: как город помогает развивать кикшеринг и что ждёт СИМ в будущем	12
Колонка эксперта	
Ксения Эрдман. «Как 1% нарушителей создаёт 99% проблем»	17
Исследование	
Кикшеринг в международной практике: самое главное из исследования Dott	22
Интервью	
Татьяна Зенина. «Это большая аудитория, которую нельзя игнорировать»: как Воронеж развивает кикшеринг	29
Как это работает	
Чем арендованный самокат отличается от обычного?	35
ПДД для самокатов	
Как сейчас регулируются поездки на самокатах	43
Колонка эксперта	
Алексей Смирнов. Велоинфраструктура. Быть или не быть?	47
Мировой опыт	
Алексей Смирнов, Илья Абросимов, Виталий Гаевский, Василий Вишневский Как выбрать между велополосой и велодорожкой? Главные принципы планирования в Цюрихе	53

Кикшеринг. Основные показатели

Данные основаны на открытых источниках, собственной аналитике редакции «Мобилити» и информации, предоставленной компаниями Whoosh («ВУШ»), «МТС Юрент» и «Яндекс Go».





 Анализ охватывает 9 месяцев 2024 года

Показатели по всей России


 185 городов	Общее количество городов в России, в которых есть сервис шеринга электросамокатов	149 Городов, в которых работает один оператор	29 Городов, в которых работают два оператора	9 Городов, в которых работают три и более оператора
840 966 Общее количество штрафов и блокировок нарушителей от операторов за 2024 год	 >5 000 Разметок парковок, временных велополос и установленных физических конструкций во всех регионах России в 2024 году			
> 50 Соглашений заключено операторами кикшеринга с администрациями городов и транспортными департаментами	> 200 Очных обучающих мероприятий «Школа Вождения» проведено во всех регионах России	> 200 Рейдов ГИБДД проведено во всех регионах России в 2024 году		

Показатели по городам





В списке представлены города, по которым у редакции есть верифицированные данные.

 Москва и МО год запуска сервиса кикшеринга — 2018	72 ТЫС* СИМ в городе и области	124, 2 МЛН поездок за сезон	240 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	90% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент  Яндекс Go
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------	---------------------------------------	----------------------------------------------------	-------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------









































*Данные предоставлены по Москве и Московской области. Флот самокатов в Москве — 60 тыс. единиц

 Санкт-Петербург год запуска сервиса кикшеринга — 2019	43 ТЫС СИМ в городе и области	38 МЛН поездок за сезон	185 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	93% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент  Яндекс Go
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------	-----------------------------------	----------------------------------------------------	-------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------




































Данные по городам в алфавитном порядке

 Адлер год запуска сервиса кикшеринга — 2018	2,7 ТЫС СИМ в городе	4,4 МЛН поездок за сезон	16 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	87% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент  Яндекс Go
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------	------------------------------------	---------------------------------------------------	-------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------







































** Транспортный сценарий в кикшеринге — это использование самоката для перемещения с функциональной целью. Например, чтобы добраться до работы, учёбы или пересадки на другой транспорт.

	Анапа год запуска сервиса кикшеринга — 2020	1,5 ТЫС СИМ в городе	1,2 МЛН поездок за сезон	6,5 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	88% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент
	Астрахань год запуска сервиса кикшеринга — 2020	0,7 ТЫС СИМ в городе	340 ТЫС поездок за сезон	2,5 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	86% доля транспортных поездок**	 МТС Юрент  Яндекс Go
	Барнаул год запуска сервиса кикшеринга — 2023	2,5 ТЫС СИМ в городе	1,6 МЛН поездок за сезон	4,8 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	86% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент
	Великий Новгород год запуска сервиса кикшеринга — 2021	1,8 ТЫС СИМ в городе	820 ТЫС поездок за сезон	3,5 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	87% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент
	Владивосток год запуска сервиса кикшеринга — 2022	2,2 ТЫС СИМ в городе	920 ТЫС поездок за сезон	5,7 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	80% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент
	Волгоград год запуска сервиса кикшеринга — 2021	2,9 ТЫС СИМ в городе	1,4 МЛН поездок за сезон	6,7 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	85% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент
	Воронеж год запуска сервиса кикшеринга — 2021	3,2 ТЫС СИМ в городе	1,6 МЛН поездок за сезон	13 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	85% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент
	Екатеринбург год запуска сервиса кикшеринга — 2020	14,7 ТЫС СИМ в городе	10,8 МЛН поездок за сезон	55 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	94% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент  Яндекс Go
	Зеленоград год запуска сервиса кикшеринга — 2021	1,3 ТЫС СИМ в городе	1,2 МЛН поездок за сезон	8,7 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	87% доля транспортных поездок**	 МТС Юрент  Яндекс Go
	Ижевск год запуска сервиса кикшеринга — 2022	2,7 ТЫС СИМ в городе	2 МЛН поездок за сезон	11 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	88% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент
	Иркутск год запуска сервиса кикшеринга — 2021	3,3 ТЫС СИМ в городе	2 МЛН поездок за сезон	6,6 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	84% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент
	Казань год запуска сервиса кикшеринга — 2020	5,3 ТЫС СИМ в городе	3,2 МЛН поездок за сезон	17 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	86% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент
	Калининград год запуска сервиса кикшеринга — 2021	3,9 ТЫС СИМ в городе	3,2 МЛН поездок за сезон	15,5 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	88% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент























** Транспортный сценарий в кикшеринге — это использование самоката для перемещения с функциональной целью. Например, чтобы добраться до работы, учёбы или пересадки на другой транспорт.

	Калуга год запуска сервиса кикшеринга — 2021	2 ТЫС СИМ в городе	670 ТЫС поездок за сезон	5,7 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	83% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент  Яндекс Go
	Кемерово год запуска сервиса кикшеринга — 2022	1,5 ТЫС СИМ в городе	1,4 МЛН поездок за сезон	8 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	87% доля транспортных поездок**	 Whoosh
	Краснодар год запуска сервиса кикшеринга — 2019	7 ТЫС СИМ в городе	7,6 МЛН поездок за сезон	33,7 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	91% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент  Яндекс Go
	Красноярск год запуска сервиса кикшеринга — 2021	6,2 ТЫС СИМ в городе	3,4 МЛН поездок за сезон	11,8 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	86% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент
	Липецк год запуска сервиса кикшеринга — 2022	1,5 ТЫС СИМ в городе	1,2 МЛН поездок за сезон	4,6 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	85% доля транспортных поездок**	 Whoosh
	Магнитогорск год запуска сервиса кикшеринга — 2023	1 ТЫС СИМ в городе	700 ТЫС поездок за сезон	5,1 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	86% доля транспортных поездок**	 Whoosh
	Нижневартовск год запуска сервиса кикшеринга — 2023	1 ТЫС СИМ в городе	730 ТЫС поездок за сезон	3,3 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	88% доля транспортных поездок**	 Whoosh
	Нижний Новгород год запуска сервиса кикшеринга — 2021	6,9 ТЫС СИМ в городе	5,4 МЛН поездок за сезон	24,8 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	88% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент  Яндекс Go
	Новокузнецк год запуска сервиса кикшеринга — 2023	1,5 ТЫС СИМ в городе	655 ТЫС поездок за сезон	3,3 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	81% доля транспортных поездок**	 Whoosh
	Новороссийск год запуска сервиса кикшеринга — 2020	2 ТЫС СИМ в городе	1,8 МЛН поездок за сезон	4,4 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	91% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент
	Новосибирск год запуска сервиса кикшеринга — 2019	7,8 ТЫС СИМ в городе	4,6 МЛН поездок за сезон	17,7 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	86% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент  Яндекс Go
	Омск год запуска сервиса кикшеринга — 2022	2,2 ТЫС СИМ в городе	1,2 МЛН поездок за сезон	6,6 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	82% доля транспортных поездок**	 Whoosh
	Оренбург год запуска сервиса кикшеринга — 2022	1,5 ТЫС СИМ в городе	960 ТЫС поездок за сезон	9,3 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	84% доля транспортных поездок**	 Whoosh

** Транспортный сценарий в кикшеринге — это использование самоката для перемещения с функциональной целью. Например, чтобы добраться до работы, учёбы или пересадки на другой транспорт.

	Ростов-на-Дону год запуска сервиса кикшеринга — 2020	4,8 ТЫС СИМ в городе	2,8 МЛН поездок за сезон	17 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	88% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент
	Рязань год запуска сервиса кикшеринга — 2021	1,6 ТЫС СИМ в городе	885 ТЫС поездок за сезон	3,3 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	88% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент
	Самара год запуска сервиса кикшеринга — 2021	4,5 ТЫС СИМ в городе	3,2 МЛН поездок за сезон	16,1 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	90% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент
	Саратов год запуска сервиса кикшеринга — 2022	1,4 ТЫС СИМ в городе	1,6 МЛН поездок за сезон	8,1 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	85% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент
	Сочи год запуска сервиса кикшеринга — 2018	2,5 ТЫС СИМ в городе	2,4 МЛН поездок за сезон	14,4 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	89% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент
	Ставрополь год запуска сервиса кикшеринга — 2021	1,7 ТЫС СИМ в городе	1,2 МЛН поездок за сезон	8,7 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	88% доля транспортных поездок**	 МТС Юрент  Яндекс Go
	Сургут год запуска сервиса кикшеринга — 2023	1 ТЫС СИМ в городе	1,2 МЛН поездок за сезон	3,8 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	87% доля транспортных поездок**	 Whoosh
	Сириус год запуска сервиса кикшеринга — 2018	3,8 ТЫС СИМ в городе	4 МЛН поездок за сезон	13,5 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	93% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент  Яндекс Go
	Тверь год запуска сервиса кикшеринга — 2021	1,8 ТЫС СИМ в городе	1,2 МЛН поездок за сезон	5,1 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	90% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент
	Тольятти год запуска сервиса кикшеринга — 2024	1,5 ТЫС СИМ в городе	970 ТЫС поездок за сезон	3,3 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	84% доля транспортных поездок**	 Whoosh
	Томск год запуска сервиса кикшеринга — 2021	3,4 ТЫС СИМ в городе	1,8 МЛН поездок за сезон	11,9 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	88% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент
	Тула год запуска сервиса кикшеринга — 2020	1,9 ТЫС СИМ в городе	1,6 МЛН поездок за сезон	8,5 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	90% доля транспортных поездок**	 Whoosh  Яндекс Go
	Тюмень год запуска сервиса кикшеринга — 2021	6,5 ТЫС СИМ в городе	3,2 МЛН поездок за сезон	14,1 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	90% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент

** Транспортный сценарий в кикшеринге — это использование самоката для перемещения с функциональной целью. Например, чтобы добраться до работы, учёбы или пересадки на другой транспорт.

	Улан-Удэ год запуска сервиса кикшеринга — 2022	1 ТЫС СИМ в городе	400 ТЫС поездок за сезон	2,7 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	77% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент
	Уфа год запуска сервиса кикшеринга — 2020	5 ТЫС СИМ в городе	2,8 МЛН поездок за сезон	31,2 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	88% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент
	Хабаровск год запуска сервиса кикшеринга — 2021	2,3 ТЫС СИМ в городе	1,2 МЛН поездок за сезон	5,9 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	83% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент
	Чебоксары год запуска сервиса кикшеринга — 2022	1,5 ТЫС СИМ в городе	1,4 МЛН поездок за сезон	13,5 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	85% доля транспортных поездок**	 Whoosh
	Челябинск год запуска сервиса кикшеринга — 2021	5,2 ТЫС СИМ в городе	2,6 МЛН поездок за сезон	15,7 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	85% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент
	Чита год запуска сервиса кикшеринга — 2024	1,1 ТЫС СИМ в городе	640 ТЫС поездок за сезон	2,6 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	79% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент
	Якутск год запуска сервиса каршеринга — 2024	1 ТЫС СИМ в городе	800 ТЫС поездок за сезон	2,7 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	83% доля транспортных поездок**	 Whoosh
	Ярославль год запуска сервиса кикшеринга — 2021	1,2 ТЫС СИМ в городе	845 ТЫС поездок за сезон	6,4 ТЫС штрафов и блокировок нарушителей	81% доля транспортных поездок**	 Whoosh  МТС Юрент

** Транспортный сценарий в кикшеринге — это использование самоката для перемещения с функциональной целью. Например, чтобы добраться до работы, учёбы или пересадки на другой транспорт.

2024 - Год диалога: встречи в сфере микромобильности

Каждый месяц в городах России проходят встречи, где операторы и власти обсуждают велоинфраструктуру, безопасность, правила использования СИМ и образовательные проекты.



Правительство Москвы: как город помогает развивать кикшеринг и что ждёт СИМ в будущем



ПОЛИНА СТАСЮК,
руководитель Отдела новой
мобильности Дептранса Москвы

В 2024 году в Департаменте транспорта Москвы появился Отдел новой мобильности. Его команда занимается регулированием и координацией работы с шеринговыми сервисами, которые сдают в краткосрочную аренду самокаты и автомобили. Самые крупные операторы кикшеринга, с которыми плотно работает Отдел, — Whoosh («ВУШ»), «МТС Юрент» и «Яндекс Go».

Задачи нового отдела:

- Регулирование рынка мобильности: развитие инфраструктуры и работа с безопасностью;
- Взаимодействие с бизнесом и другими городскими организациями и службами, например, ГАИ.

В последние годы флот самокатов в Москве сильно вырос: с 2022 по 2023 их количество увеличилось почти в 1,5 раза — с 40 тысяч до 60 тысяч устройств. В 2024 году пользователи совершили свыше 70 млн поездок — это на 9% больше, чем годом ранее.

Мы поговорили с руководителем Отдела новой мобильности Полиной Стасюк и узнали, как она и коллеги справляются с регулированием рынка и каким видят будущее самокатов. Рассказываем о самом важном.

Тенденции кикшеринга в Москве

«Примерно 85% поездок проходят по транспортному сценарию. Люди используют самокаты, чтобы добраться до ближайшей станции метро, МЦК, МЦД. СИМ становятся важным звеном, дополняющим систему городского транспорта», — рассказывает Полина.

■ **60 тыс. ед.** сейчас составляет парк самокатов

Для дальнейшего расширения необходимы новые велодорожки, парковки и усиленный контроль за эксплуатацией СИМ. Важным приоритетом стало формирование культуры вождения для всех возрастов.

■ **Кратно выросла частота поездок**

Раньше самокаты воспринимались как способ досуга, теперь пользователи берут их напрокат каждое утро, чтобы доехать на работу.

■ **72%** пользователей

— женатые мужчины, работающие в офисе, чаще всего в сфере IT. Средний возраст — примерно 37 лет.

■ **Самокаты становятся более доступными и безопасными**

Операторы сервисов аренды накопили опыт работы с масштабным парком: от оптимизации численности персонала до развития инфраструктуры. Москва активно поддерживает это развитие — сейчас протяжённость велодорожек в городе превышает 500 километров.

■ **Сервисы аренды электросамокатов работают как устоявшийся механизм**

— пользователям легко найти самокат и припарковать его в нужном месте.

Ситуационный центр

Для поддержания порядка на городских велопарковках Дептранс Москвы открыл на базе ЦОДД Ситуационный центр СИМ. Его специалисты отслеживают загруженность выделенных зон по камерам. Когда устройств на парковке слишком много, операторов просят их переставить — до того, как СИМ начнут мешать пешеходам.

Для этого сотрудники Ситуационного центра в режиме реального времени следят за городской картой, которая показывает ёмкость парковок и количество самокатов на них. В случае частых жалоб горожан центр перемещает парковку или демонтирует её. Велопатрули регулярно объезжают город, фиксируют проблемы в инфраструктуре и нарушения на камеру, а также составляют отчеты.

«На окраинных станциях метро Москвы, где высокая плотность населения, каждое утро скапливаются сотни самокатов. Ситуационный центр информирует операторов сервисов аренды, чтобы они организовали разгрузку.

Если сервисы не успевают, к работе подключаются эвакуаторы. В большинстве случаев операторы справляются сами, ведь поддержание порядка в городе важно и для имиджа бренда, и для удобства пользователей».

Оптимизация парковки

Отдел новой мобильности активно следит, чтобы самокатов не было слишком много в одном месте, например, у метро. Для этого Полина с коллегами анализируют районы, выбирают зоны, где можно парковаться, не мешая людям и городской технике. Далее — организуют новые парковки.

Операторы кикшеринга направляют своих консультантов, чтобы помочь пользователям найти верное место для парковки и напомнить правила безопасного вождения. Также они объясняют, что за завершение аренды в неподходящем месте выписывается штраф. В случае перегруза сотрудники сами убирают парковочные зоны.

«Последние два года мы занимаемся не только физическими велопарковками, но и наносим разметку в местах с повышенной концентрацией СИМ.

Чтобы не мешать жителям домов и обеспечить доступность самокатов, мы стараемся размещать парковки с внешней стороны зданий и на удалении от окон. Если тротуар узкий, ищем альтернативные зоны, например, уже существующие карманы для парковки».

Идентификация самокатов

Отдел новой мобильности начал в тестовом режиме оснащать самокаты операторов номерными знаками, чтобы облегчить систему контроля за нарушениями. Ожидается, что в будущем знаки станут обязательными и для личных СИМ.

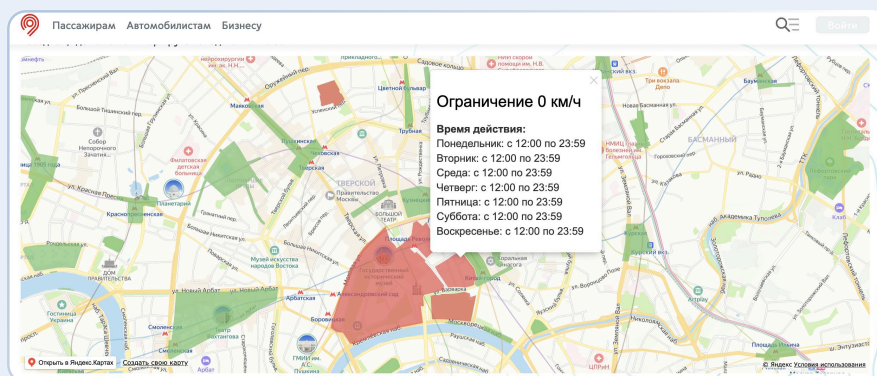
«Мы проверили разные размеры номеров, чтобы они считывались камерами и были устойчивы к повреждениям.

Теперь камеры учатся распознавать нарушения, а операторы обновляют номера, общаются с пользователями и, при необходимости, штрафуют нарушителей».

Меры безопасности

Важная часть работы — просвещение населения: размещение плакатов, проведение опросов и информирование о ПДД. Кроме того, каждую неделю проходят рейды: специальные экипажи на ключевых точках города останавливают людей, которые не спешиваются на пешеходных переходах. Также город активно развивает «медленные зоны» при поддержке операторов.

«Москва была одним из первых городов в мире, который ввел медленные зоны. Это участки на оживлённых улицах и в парках, где скорость самокатов автоматически ограничивается до 5-15 км/ч. Сейчас в Москве уже больше 350 медленных зон.



Сотрудники Отдела новой мобильности выделяют на карте участки, а операторы устанавливают на них ограничения скорости. Мы развиваем самокаты как транспорт, но парки — это места для пешеходных прогулок с детьми и питомцами, не для транспорта».

Что делать, если в город пришли самокаты?

Развитие микромобильности возможно только при активном взаимодействии города и операторов кикшеринга. Сервисы аренды готовы поделиться опытом: именно от них Отдел новой мобильности первые годы получал данные об инфраструктуре — в каких районах есть перегрузы, а где не хватает велодорожек.

Полина Стасюк предложила несколько инструментов, которые могут помочь власти наладить взаимодействие с кикшеринговыми сервисами:

- Проводить соцопросы;
- Смотреть на статистику ДТП;
- Изучать отзывы в социальных сетях и СМИ;
- Установить квоты, например, на расширение парка при условии выполнения городских требований;
- Выделить специальные патрули, которые будут на регулярной основе объезжать маршруты и выявлять нарушения;
- Установить зонирование. Город определяет медленные зоны или парковочные места, а сервисы сами вводят ограничения и рисуют разметку.

«Всегда надо искать причины, а не просто говорить: “Самокаты плохие, аварийные, закрываем”. Например, самокаты могут быть аварийны по ряду причин. Если устранить эти причины, мы получим безопасный и удобный транспорт.»



ПОЛИНА СТАСЮК,
руководитель Отдела новой
мобильности Дептранса Москвы



КСЕНИЯ ЭРДМАН,
директор Ассоциации операторов
микромобильности

Как 1% нарушителей создаёт 99% проблем

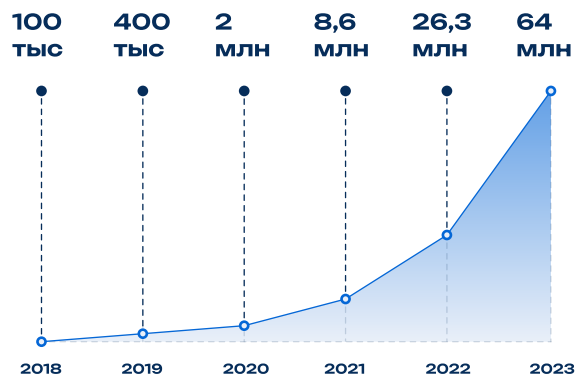
На днях ждала знакомую в центре Москвы около парковки электросамокатов. Вечер, час пик. Знакомая опаздывала. А вот мчащиеся по своим делам самокатчики шли сплошным потоком.

64 млн

поездок на самокатах
совершили в Москве
в 2023 году

Источник: [Росстат](#)

Число поездок электросамокатах в Москве



Парковка располагалась сразу за пешеходным переходом. Я стала наблюдать. Первый пользователь — не спешивается, бросает самокат поперёк тротуара. Второй — не спешивается, но паркует самокат ровно. Третий — спешивается, паркуется ровно. Четвёртый, пятый, шестой... 12 пользователей, пара из которых не спешили и ещё двое припарковались так, что самокаты мешают пройти пешеходам.

Про 1% нарушителей

Моё наблюдение не претендует на статистику — выборка слишком мала, но показательна: большинство пользователей знают правила и готовы их соблюдать. Данные операторов подтверждают: только 1% пользователей нарушают порядок. И именно этот один процент из миллионов поездок мы видим в видеороликах и новостях про «опасные самокаты», которые активно вирусятся в соцсетях и мессенджерах.

99% порядочных пользователей самокатов остаются в тени — на дорогах мы замечаем только тех, кто преградил нам дорогу и припарковался не на том месте.

21 млн

человек — совокупное количество пользователей кикшеринговых сервисов в 2023 году

↪ Источник: «Кикшеринг в России 2023», Трушеринг

Почему мы запоминаем плохое лучше, чем хорошее

Человеческий мозг склонен запоминать негативные события, чтобы лучше предвидеть опасности — это важно для выживания и принятия решений. В психологии есть две теории, которые объясняют этот феномен: «эффект негативного предубеждения» и «моральная паника».

Эффект негативного предубеждения

В 2016 году в канадском университете Макгилла провели эксперимент. Учёные изучали новостные предпочтения людей под предлогом исследования движения глаз. В результате выяснили, что все участники в первую очередь обращали внимание на заметки про коррупцию, преступления, несчастные случаи и скандалы.

При этом испытуемые критиковали СМИ за фокус на негативе и признавались, что хотят читать больше позитивных новостей. Так появился термин «негативное предубеждение», который описывает наше подсознательное желание слышать, запоминать и передавать плохие новости. А если плохие новости лучше распространяются, то зачем СМИ освещать другие?

Моральная паника и СМИ

В 1971 году социолог Стенли Коэн ввел термин «моральная паника» в своей работе «Народные дьяволы и моральная паника». Он объяснял, как СМИ могут раздувать социальные проблемы, вызывая массовую тревогу и панику вокруг незначительных тем.

Часто причина такой паники оказывается преувеличенной, а иногда и вовсе используется для отвлечения внимания или манипуляции общественным мнением.

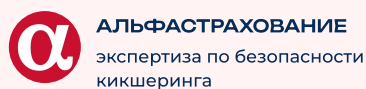
Проще обсуждать, как мешают самокаты, чем задаться вопросом: где обещанные велодорожки и развитая пешеходная инфраструктура?

При урегулировании страховых случаев с пользователями самокатов (97% из них не имеет отношения к пешеходам) мы видим из полученных заявлений, что **причинами самого распространенного инцидента (падения с самоката)** пользователи называют следующие:

Часто:	Реже:	Весьма редко:
вынужденный (неудачный) манёвр во избежание столкновения с пешеходами из-за отсутствия выделенных дорожек.	неровность дорожного покрытия (наличие ям и трещин на нем).	неисправность самокатов.

Продукты «АльфаСтрахование» защищают пешеходов, автомобили и самих пользователей самокатов. У лидеров рынка такая защита включена в 100% поездок, независимо от приобретения пользователем самоката расширенной страховки.

И по нашему мнению, рост и дальнейшее развитие качества инфраструктуры в городах приведет к снижению частоты страховых случаев.



Например, в конце 2023 года ГИБДД в своём отчёте отметила, что за 9 месяцев зарегистрировано 2647 ДТП с участием средств индивидуальной мобильности. По сравнению с тем же периодом прошлого года количество аварий стало сразу на 215,9% больше. Эта статистика быстро разошлась в СМИ и вызвала массу негативных эмоций.

Динамика аварийности с участием СИМ за 9 месяцев каждого года

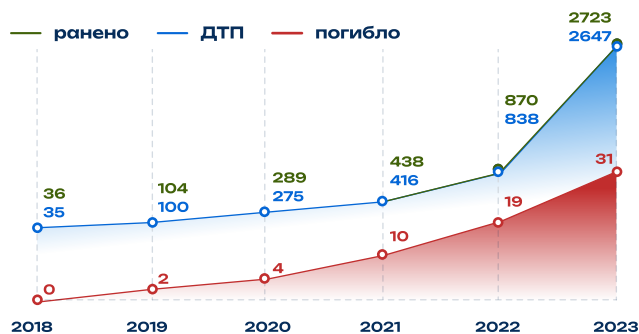


График построен на основе данных: [Научный центр БДД МВД России](#)

Однако новости не учитывали контекст. Статистика 2022 и 2023 гг. сильно отличается из-за нескольких факторов:

- 1** В 2023 год (208 млн) в 2 раза выросло количество поездок на арендованных самокатах по всей России, по сравнению с 2022 годом (103,5 млн).
- 2** В 2023 году изменился правовой статус самоката. До 2022 года у самокатов не было официального статуса, поэтому для них не собирали отдельную статистику ДТП.
- 3** Изменились правила учёта ДТП, сейчас в статистике ДТП с СИМ учитывают самокаты, электроскутеры и мотоциклы, хотя у них разная мощность. 30,2% всех ДТП с СИМ выпадает на устройства с мощностью мотора от 0,25 до 4 кВт, а не на самокаты (0,25 кВт).

В итоге стереотип о том, что водители самокатов больше всего угрожают жизни пешеходов сильно преувеличен. Если присмотреться к статистике внимательно и убрать случаи ДТП с электроскутерами и мотоциклами, в 2023 году лишь один погибший в аварии с самокатом был пешеходом.

Для сравнения: восемь из десяти (77,8%, или 66 091) ДТП, произошедших из-за нарушения ПДД водителями, совершены водителями легковых автомобилей. В таких ДТП погибли 6 828 (77,3%) человек и 87 870 (79,6%) получили ранения. Все эти показатели в десятки раз превышают статистику по СИМ.

Аварийность по вине водителей легковых машин за 9 месяцев каждого года



График построен на основе данных:
[Научный центр БДД МВД России](#)

На фоне этих данных самокаты кикшеринга демонстрируют куда меньшую аварийность, а культура вождения среди пользователей СИМ продолжает расти. Так, в 2024 году Ассоциация операторов микромобильности озвучила статистику ДТП с арендными самокатами. По данным исследования, только одна из 90 тысяч поездок заканчивается инцидентом.

Положительную динамику подтверждает отчет Научного центра безопасности дорожного движения МВД. Несмотря на то, что за девять месяцев 2024 года в России произошло 3,89 тыс. ДТП с участием СИМ — на 47,2% больше, чем за аналогичный период прошлого года, темпы прироста аварийности значительно снизились. В 2022 году аварийность выросла вдвое, в 2023 году — более чем в три раза.

Вывод: Опасность средств микромобильности — муха, из которой сделали слона. По сравнению с другими видами транспорта количество ДТП с самокатами значительно меньше, а главной проблемой остаётся 1% нарушителей. Именно с ними и нужно бороться, а не пытаться загрести всех пользователей под одну гребёнку с горящим словом «опасность».



КСЕНИЯ ЭРДМАН,
 директор Ассоциации операторов микромобильности

Кикшеринг в международной практике: самое главное из исследования Dott

Dott — это крупный оператор шеринга электросамокатов и электровелосипедов, действующий в десятках городов мира с 2018 года.

География и масштабы позволяют компании собирать большой массив данных для самостоятельных исследований:

БОЛЬШЕ 51
ТЫС. ЕД.

электросамокатов
и электровелосипедов
насчитывает Парк компании

9 СТРАН 40 ГОРОДОВ

присутствия: Бельгия, Франция,
Израиль, Италия, Нидерланды,
Польша, Испания, Швеция
и Великобритания

Миссия Dott — сделать города более экологичными. Поэтому оператор ежегодно исследует, какое воздействие на экологию оказывают поездки на самокатах и велосипедах, а также изучает, как меняются транспортные сценарии людей при доступности кикшеринга.

На основе данных
о своих самокатах
компания
проанализировала:

- модальные поездки — поездки с использованием разных видов транспорта;
- безопасность кикшеринга;
- влияние новой микромобильности на города и людей.

Рассказываем самое главное из исследования зарубежного оператора и отмечаем, какие практики нашли применение на отечественном рынке.

Модальный сдвиг

По наблюдениям Dott, в городах с развитым и доступным кикшерингом жители охотно переходят на общественный транспорт, что позволяет разгрузить наиболее напряжённые транспортные магистрали.

Модальный сдвиг — это перевод пассажиропотока с личного на общественный транспорт.

Ключевым условием для такого сдвига является инфраструктура: важно создать разветвлённую сеть стоянок для самокатов, а также обеспечить их доступность и удобное расположение.

По мнению компании, кикшеринг — это катализатор модального сдвига. Он повышает эффективность общественного транспорта и помогает людям отказаться от личных автомобилей.

Исследование Dott показывает, что поездки на шеринговых СИМ больше не случайны: пользователи заранее планируют маршруты с расчётом на кикшеринг и используют его для деловых поездок.



33%

пассажиров используют Dott, чтобы добраться на общественном транспорте в недоступные районы

Благодаря кикшерингу горожане:

- могут добираться до тех остановок транспорта, куда им неудобно идти пешком;
- предпочтут не искать парковочное место для своей машины в пункте назначения, а добраться на общественном транспорте;
- могут без автомобиля проехать в районы с плохой транспортной доступностью.

Повседневное использование

Опрос 6930 пассажиров в 11 городах Европы в 2023 году показал:

63%

поездки на арендованных самокатах совершаются по пути на работу

60%

пассажиры используют Dott не реже одного раза в неделю

Совмещение с общественным транспортом

Поскольку на арендованных самокатах и велосипедах люди могут быстрее и комфортнее добраться до отдалённых остановок, поездки на кикшеринге органично соединяются с поездками на автобусах, метро, трамваях и пригородных поездах.

43%

поездки на Dott сочетаются с поездками на общественном транспорте

1,8 млн

дополнительных поездок на общественном транспорте в 2023 году сочетались с поездками на Dott

Доступность отдалённых районов:

Опрос 6930 пассажиров в 11 городах Европы в 2023 году показал:

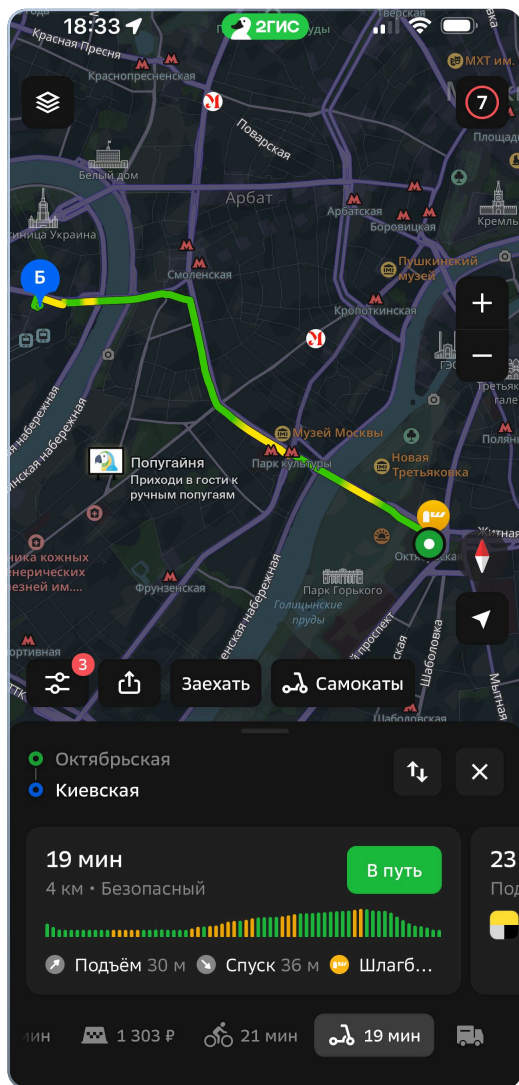
33%

пользователей выбирают кикшеринг для поездок в отдалённые районы, недоступные для общественного транспорта

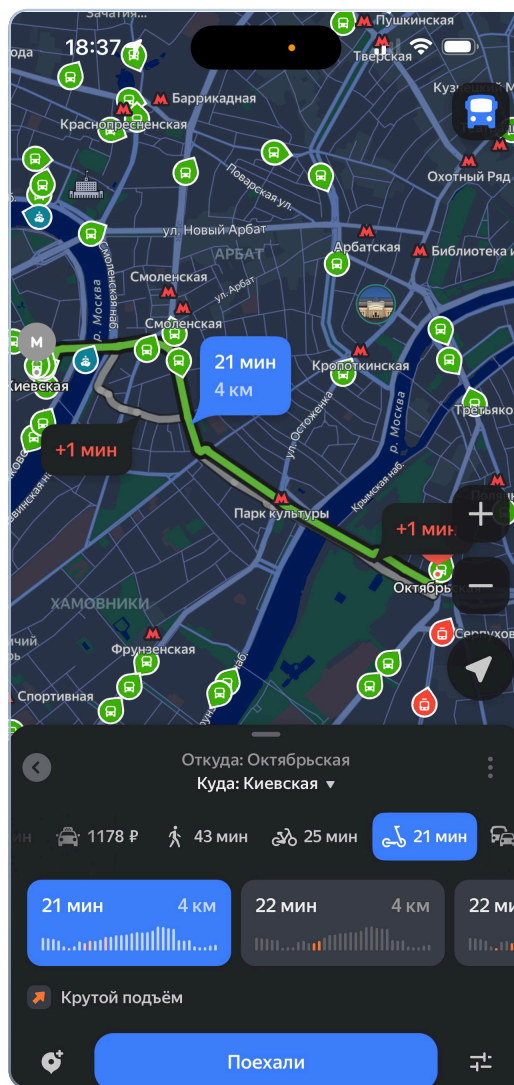
По наблюдениям Dott, кикшеринг удобнее использовать вместе с общественным транспортом, если приложения для планирования маршрутов предлагают такой вариант. Самокаты быстрее становятся частью повседневных поездок, когда люди видят их на картах как один из вариантов передвижения.

А как у нас?

Навигаторы «2ГИС», «Яндекс Карты» и «Московский транспорт» при прокладывании маршрута показывают ближайшие самокаты и велосипеды для аренды, маршруты и расчёт времени в пути для них.



Маршрут из приложения 2ГИС

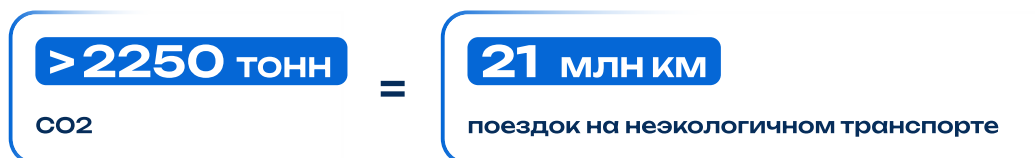


Маршрут из приложения «Яндекс Карты»

Приложения предлагают самый удобный путь с учётом лестниц, калиток, наземных и подземных переходов. В «Яндекс Картах» также отмечены электросамокаты «Яндекс Go» и станции проката «Велобайк» и «Велогород», а при нажатии на их метки приложение сообщает, сколько велосипедов свободно.

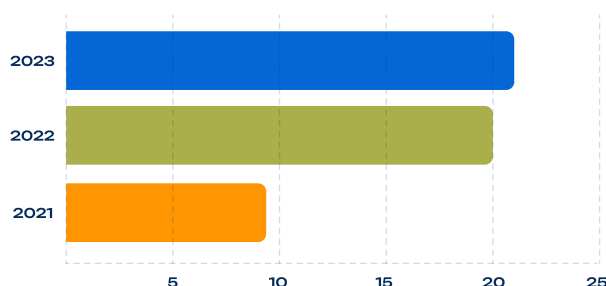
Экологичность

Самокаты и велосипеды производят меньше вредных выбросов, чем автомобили или мопеды. 1,5 км езды на самокате приводят к выбросам около 200 грамм CO₂ в атмосферу, что примерно в два раза меньше, чем углеродный след обычного автомобиля. Поэтому оператор ежегодно исследует, как кикшеринг влияет на повседневную жизнь людей в разных странах.



Столько выбросов в атмосферу удалось избежать в 2023 году благодаря тому, что пользователи Dott предпочли самокат или велосипед вместо «грязного» транспорта.

Миллионы километров на СИМ вместо «загрязняющих» поездок



Источник: [Отчёт Dott об устойчивом развитии за 2023 год](#)

Рост модальных поездок с участием СИМ

KPI	2023	2022	Тенденция	Цель
% экологических поездок, заменяющих «грязные»*	26%	Новая метрика**		33% к 2025
% поездок с использованием общественного транспорта	43%	Новая метрика**		50% к 2025
Средняя дистанция поездок на электросамокате (км)	2.3	2.2	+4%	>2.5 км к 2025

* Поездки на личных автомобилях, такси, попутках, мопедах или мотоциклах — видах личного транспорта, загрязняющих экологию

** В 2022 году и ранее Dott не анализировал эти параметры.

Источник: [Отчёт Dott об устойчивом развитии за 2023 год](#)

Безопасность для пользователей

В 2023 году компания Dott снизила уровень травматизма на своих транспортных средствах:

СИМ	KPI	2023	2022	Тенденция
Электросамокаты	Число несчастных случаев с травмами на 1 млн км	5.0	5.7	-12%
	Инциденты с травмами, требующими медицинской помощи, на 1 млн км	2.6	2.2	+14%
	Число погибших (абсолютное)	1	0	+1%
Электровелосипеды	Число несчастных случаев с травмами на 1 млн км	3.4	6.2	-46%
	Инциденты с травмами, требующими медицинской помощи, на 1 млн км	1.8	2.4	-25%
	Число погибших (абсолютное)	0	0	+0

🔗 [Источник: Отчёт Dott об устойчивом развитии за 2023 год](#)

Что сделали для снижения уровня травматизма?

Dott

- ✔ Проводили очные обучающие мероприятия, на которых представители компании объясняли, как управлять СИМ безопасно.
- ✔ Сотрудничают с университетами для проведения образовательных программ среди студентов.
- ✔ Напоминают в приложении о необходимости соблюдения трезвости и правил безопасного вождения.

А как у нас?



- ✔ Перед поездками пользователи проходят обязательное обучение, в городах проводятся Школы вождения, онлайн-обучение в свободном доступе.
- ✔ Регулярно проводят кампании по безопасному вождению самокатов в университетах.
- ✔ Напоминают о ПДД, размещают соцрекламу. Вводят собственные технологии: например, Whoosh проводит тесты на реакцию перед поездкой, а его система «Антитандем» не позволяет ездить на самокате вдвоём.

Еще один аспект, связанный с безопасностью пользователей, — это возможность безопасно добраться до пункта назначения в позднее время, когда общественный транспорт уже не ходит или ходит пустой.



Согласно последнему опросу Dott,

33%

женщин-пользователей арендуют Dott, чтобы доехать до дома ночью без страха.

Безопасность для окружающих

Чтобы сделать кикшеринг более безопасным для окружающих, компания Dott активно работает над улучшением системы парковки своих СИМ и внедрением технологий для предотвращения езды по тротуарам.

В 2023 году компания в пилотном режиме протестировала новые технологические решения для дальнейшего повышения уровня безопасности.

Дотт

А как у нас?



САРТУР AI: Автоматическое сканирование фотографий парковки с помощью искусственного интеллекта => Повышение соблюдения правил парковки в Мадриде на 20%.

Проверяют соблюдение правил парковки с помощью системы мониторинга состояния и контроля местоположения самокатов. Штрафуют за нарушения.

Чат-поддержка в реальном времени для обучения парковке => 97% СИМ припаркованы правильно в 2023 году.

Сотрудничают с городскими властями: передают данные о поездках, размечают парковку для самокатов в согласованных местах.

Анализ более 1000 поездок с помощью компьютерного зрения: 95% времени поездки проходят по велодорожкам. 65% случаев езды по тротуару обусловлены внешними факторами (доступ к инфраструктуре).

Ассоциация операторов микромобильности запустила в России федеральный чат-бот в Телеграме «Самокаты: общественный контроль» для сообщений о нарушениях.



ТАТЬЯНА ЗЕНИНА,
начальник отдела
прогнозирования и развития
транспортной инфраструктуры
Управления транспорта Воронежа

«Это большая аудитория, которую нельзя игнорировать»: как Воронеж развивает кикшеринг

В городе появились медленные и запретные зоны, начали работать школы вождения, а в этом году Управление транспорта, ГИБДД и кикшеринговые компании совместно приняли дорожную карту по развитию кикшеринга — первую в России на муниципальном уровне. Уже сейчас снизилась аварийность с участием арендованных самокатов.

Мы обсудили с начальником отдела прогнозирования и развития транспортной инфраструктуры Управления транспорта Татьяной Зениной, как удалось достичь таких результатов и что ждёт кикшеринг в будущем.

Расскажите, как в Воронеже появились самокаты?

Мы впервые столкнулись с массовым появлением электросамокатов во время пандемии коронавируса в 2020 году. Тогда люди искали бесконтактные способы передвижения — было много частных самокатов, и общество к ним относилось как к развлечению для молодежи. Но когда появились операторы кикшеринга, стало ясно, что это не просто тренд, а новый способ передвижения, с которым городу нужно что-то делать.

в 2020 году

появились первые электросамокаты

в 2024 году

3000 самокатов сдаются в аренду

Справка: В 2024 году в Воронеже работают два сервиса — Whoosh и МТС Юрент. У первых действующих самокатов порядка 2000, у вторых — 1000. По разным подсчётам, в городе эксплуатируется порядка 2–2,5 тысячи частных самокатов. Их число растёт быстрее, чем количество самокатов, которые фирмы сдают в аренду.

Что изменилось сейчас?

Портрет пользователей постепенно менялся. Если во время пандемии люди избегали общественный транспорт, чтобы не заразиться, сейчас мы видим устойчивый транспортный сценарий.

Данные кикшеринговых компаний показывают, что для многих самокат стал полноценным видом транспорта.

По данным сервиса аренды самокатов Whoosh

- 50 тыс. поездок на самокатах в день совершают воронежцы
- Каждый 10-й воронежец совершил хотя бы одну поездку на самокате
- Около 70% поездок приходится на утренние и вечерние часы-пик. Чтобы добраться без пробок до работы и учёбы, пользователи выбирают самокат

В этом году мы стали получать запросы на новые точки парковки и маршруты, чтобы самокаты можно было использовать для объезда заторов и добраться туда, где общественного транспорта недостаточно.

Как вы сотрудничаете с сервисами аренды электросамокатов?

В 2021 году мы подписали первое соглашение с операторами, что позволило выстроить диалог и постепенно начать регулировать эту сферу. В 2022 году, когда участились обращения и вопросы от правоохранительных органов, мы начали изучать опыт других городов и пришли к выводу, что нужно разработать свои правила. В итоге мы приняли свои первые стратегические документы и нормативные акты.

Основное взаимодействие с операторами у нас было по нормативной базе. Компании предлагали альтернативные варианты регулирования, а также поддерживали в вопросах обучения горожан.

Как удалось повысить безопасность и культуру вождения?

Мы ввели ограничения скорости и зоны, в которых нельзя ездить, а операторы повысили штрафы для своих пользователей и начали регулярно проводить обучающие мероприятия по вождению.

Все вместе дало положительный результат:

- Лишь 10% ДТП проходят с участием самокатов кикшеринга
- В зонах ограничения скорости не зафиксировано ни одно ДТП с участием арендованных самокатов

Большая часть аварий проходит с частными устройствами, владельцы которых зачастую не знают, как правильно водить самокат.

Дорожная карта Воронежа включает в себя работу со студентами. Как возникла эта идея?

На этапе планирования мы поняли, что нужно системно подходить к обучению молодёжи правилам безопасности на дороге, включая использование кикшеринга. ВГТУ поддержал инициативу, и мы разработали дорожную карту мероприятий, которую подписали в конце года.



Обучающее мероприятие для студентов.

🔗 [Источник: Управление транспорта Воронежа](#)

Она предусматривает не только курсы по безопасности, но и стажировки для студентов у операторов кикшеринга. Это помогло бы нам развивать культуру безопасного поведения на дороге и привлекать кадры в новые развивающиеся сферы.

Вы упомянули, что при создании городского регулирования для кикшеринга опирались на опыт других городов. На какие примеры вы ориентировались?

Мы не были самыми первыми, на кого обрушилась проблема регулирования кикшеринга, — опыт Казани и Нижнего Новгорода помог нам на начальном этапе. Но многое пришлось адаптировать и разрабатывать самим. Мы прорабатывали наш порядок больше года, пересматривали и дорабатывали его, и финальный вариант — это уже десятая версия, учитывающая специфику нашего города.

Мы изучили множество подходов: кто-то ввел правила в рамках благоустройства, кто-то разработал свои порядки для размещения самокатов. Мы решили действовать аналогично Калининграду и Липецку, которые разработали детализированные правила использования самокатов.

В 2022 году

мы провели совещание со всеми заинтересованными структурами и экспертом компании Whoosh

Это был долгий и важный разговор, где каждая сторона смогла высказать свою позицию, а операторы — предложить решения. Сегодня мы опираемся на эти предложения и продолжаем сотрудничать с кикшеринговыми компаниями.

Чем отличается порядок регулирования самокатов в Воронеже?

У нас есть специальная комиссия по оценке дорожных условий, включающая представителей дорожных служб, ГИБДД и администрации города. Теперь в её компетенции входит не только оценка состояния дорог, но и определение зон запрета эксплуатации и ограничения скорости для самокатов.

Чтобы пользователи не путались в дорожных разметках и могли парковать самокаты без лишних сложностей, мы ввели единый стандарт маркировки для всех кикшеринговых сервисов. Разметку наносят сами операторы.

А как относятся к самокатам жители?

Мы понимаем, что часть жителей обеспокоена безопасностью, особенно рядом с жилыми домами, школами, детскими садами. Люди волнуются, когда видят скопление самокатов, оставленных неаккуратно, или когда самокатчики едут слишком быстро.

Поэтому мы стараемся выстраивать диалог, проводить разъяснительные кампании, встречи с жителями, привлекать к этому операторов кикшерингов. На данный момент важно доносить до людей, что мы работаем над решением этих вопросов и адаптируем подходы, учитывая их отзывы.

Почему развитие микромобильности важно для города?

Главный показатель для нас — интересы жителей. В 2023 году операторы предоставили статистику:

10% населения Воронежа зарегистрированы в кикшеринговых сервисах

Это существенная цифра, а если учесть частные самокаты, пользователями можно считать около 20% горожан. Игнорировать такую аудиторию мы не можем, и спрос подтверждается даже заявками от жителей на создание парковок там, где традиционный транспорт неудобен.

Как изменился подход к реконструкции города после того, как вы начали работу над проектами микромобильности?

Сейчас при любых изменениях инфраструктуры, от набережных до жилых кварталов, мы стремимся закладывать велополосы или хотя бы предусматривать место для них в будущем. Мы видим, что наличие велоинфраструктуры помогает предотвратить потенциальные проблемы.

По данным администрации Воронежа:



133,15 км

велодорожек собираются обустроить в городе до 2041 года



7,5 км

велодорожек появилось в городе за 2021 и 2022 годы

На стадии проектирования можно заранее учесть потребности для микромобильности — и не только самокатов, но и велосипедов, электровелосипедов. У нас есть примеры, где мы пробуем интегрировать велодорожки и выделенные зоны для парковки на новых набережных и возле крупных общественных пространств.

Конечно, требуется взаимодействие с проектировщиками, потому что есть стандарты и требования по безопасности, особенно в зонах с высокой проходимостью. Но когда такие зоны предусмотрены заранее, это действительно помогает избежать хаотичной парковки и делает использование самокатов удобнее и безопаснее для всех участников движения.

Что делать властям, если в городе появляются самокаты?

Важно понимать, что общество и технологии развиваются, а средства передвижения совершенствуются — и это хорошо. Хотя единых правил регулирования в этой области нет, игнорировать проблему не стоит. Самокаты уже стали частью жизни, особенно среди молодежи, и, как показывает практика, с арендованными устройствами происходит меньше ДТП, чем с личными.

Поэтому главное предложение — не игнорировать, а выстраивать конструктивный диалог со всеми заинтересованными сторонами: властями, горожанами, кикшеринговыми компаниями. Вузы и школы, как мы видим, также не против сотрудничества.

Самое важное — заранее предусмотреть велоинфраструктуру при реконструкции или застройке новых территорий. Если бы она уже была, вопросов было бы намного меньше.

Чем арендованный самокат отличается от обычного?

С каждым годом на улицах городов становится всё больше электросамокатов. Только по итогам 2023 года количество техники у сервисов аренды выросло сразу на 53,4% — до 332,4 тысячи единиц. Количество самокатов на 1 тысячу жителей России в 2023 году оценивалось в 2,3 устройства, а в городах присутствия сервисов и вовсе в 4,4 единицы.

Самые популярные операторы кикшеринга в России — Whoosh [ВУШ], «МТС Юрент» и «Яндекс Go».



Whoosh [ВУШ]



«МТС Юрент»



«Яндекс Go»

Всего в 2023 году пользователи сервисов кикшеринга совершили 211,7 млн поездок. Электросамокаты стали полноценной частью городских экосистем. В 85% случаев их берут, чтобы добраться до конкретного места: например, до остановки автобуса или метро.

При этом в России растёт число частных самокатов, которые трудно поддаются оценке. Хотя внешне они часто похожи на арендуемые модели, между личными устройствами и кикшеринговой техникой много отличий. Частные самокаты могут быть механическими и электрическими, а арендованные — только электрическими.

Механический самокат



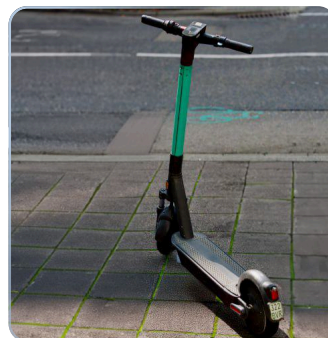
чтобы поехать, нужно отталкиваться ногой

Обычный электрический самокат



управление отличается у каждой отдельной модели

Арендованный электрический самокат



для старта нужно оттолкнуться и зажать рычаг на ручке, а для остановки есть два тормоза

ЧАСТЬ 1. Конструкция и контроль

Управление

Конструкция частных устройств может отличаться в зависимости от производителя, кикшеринговые самокаты обычно выглядят одинаково.

Характеристика	Арендованные самокаты	Личные самокаты
Управление	Руль реагирует на поворот, звонок позволяет предупредить других участников движения	Зависит от производителя
Тормозная система	Два отдельных тормоза всегда находятся на ручках	Зависит от производителя

Передвижение по городу

Поведение всех пользователей СИМ на дороге регулируют действующие ПДД. Однако поведение кикшеринговых самокатов более предсказуемо благодаря техническим и правовым ограничениям операторов.

Характеристика	Арендванный самокат	Личный самокат
Централизованный контроль	Встроенный IoT-модуль помогает операторам контролировать поездку и следить за местоположением	Некоторые модели поддерживают синхронизацию с мобильным приложением или сайтом
Максимальная скорость	До 25 км/ч	До 100 км/ч или больше, зависит от модели
Медленные зоны	Автоматически замедляется рядом со школами, парками и в других установленных в городе зонах	Замедляется только по усмотрению пользователя
Запретные зоны	Двигатель отключается	Останавливается только по усмотрению пользователя
Парковка	Припарковать можно только в специальных зонах	Оставить можно везде
Техническое обслуживание	Сервисы следят за состоянием самоката	По усмотрению пользователя
Надёжность и предсказуемость	Компании закупают самокаты у надёжных поставщиков, а перед выводом на улицы устройства проходят все необходимые проверки	В продаже и личном пользовании находятся модели с разными характеристиками. Некоторые производители занижают информацию о максимальной скорости, чтобы пользователям не пришлось регистрировать СИМ как мопед или мотоцикл, не ставить его на учёт и не получать номера

Защита от угона и модификаций

Самокаты кикшеринга — сложные технические устройства. Несмотря на то, что сервисы используют популярные модели, их «железо» и ПО сильно дорабатывают под задачи кикшерингов: устанавливают IoT-модули, пишут систему для управления СИМ практически с нуля, что затрудняет взлом. Украденные самокаты не получится использовать, а их местоположение легко определяют в сервисе. То же нельзя сказать про частные устройства.

Характеристика	Арендованные самокаты	Личные самокаты
Сложность взлома	«Перепрошить» самокат, чтобы использовать его без ограничений, практически невозможно: это требует серьёзной работы специалистов	Внутреннее устройство популярных моделей широко известно: угнать некоторые ТС может и любитель без инженерного образования
Если самокат украли	ТС заблокируется и будет недоступно, а его местоположение легко определяют специалисты кикшеринга	После ряда изменений, найти самокат можно будет только по серийным номерам

Дополнительные особенности

Эти функции и технологии помогают улучшить опыт пользователей электросамокатов и обеспечить их безопасность. Некоторые из них уже активно используются в ведущих сервисах, а другие пока находятся на стадии обсуждения.

1. Номерные знаки

В настоящее время номера для электросамокатов по ПДД необязательны. Каждое устройство уже имеет уникальный номер, нанесенный в трёх разных местах. Однако в городах, где система контроля нарушений поддерживает работу с дорожными камерами, операторы Whoosh, «МТС Юрент»



Источник: «Комсомольская правда»

и «Яндекс Go», дополнительно оснащают самокаты номерными знаками. Таблички с ними хорошо видны в системе мониторинга, упрощают идентификацию транспорта на дороге и позволяют быстрее выявлять нарушителей при подаче жалоб.

2. Детали для удобства

Самокаты крупнейших кикшерингов имеют специальный экран, на котором отображается информация о скорости самоката, текущем ограничении, а в некоторых случаях — и уровне зарядки. Арендующие СИМ часто оснащают удобными держателями для пакетов и сумок, а также холдерами для смартфонов — так можно, например, смотреть на навигатор, не держа телефон в руке. Модели и их особенности отличаются в зависимости от города и оператора.



Источник: ixbt.com

ЧАСТЬ 2. Самокаты в городе

Юридическая ответственность

Пользователь любого самоката несёт ответственность за своё поведение за рулём по действующим нормам ПДД. Последние для СИМ официально ввели в марте 2023 года. Они предусматривают, например, требования приоритетно перемещаться по велодорожкам, не садиться за руль в состоянии опьянения и так далее. А за нарушения предусмотрены штрафы. При этом все поездки на арендованных самокатах застрахованы. Пострадавшие в ДТП могут претендовать на получение компенсации вреда здоровью и имуществу.

Возрастные ограничения

Сейчас большинство сервисов разрешают арендовать свои устройства только с 18 лет, хотя закон позволяет ездить на самокатах с 14 лет. Недавно Правительство РФ решил повысить минимальный возраст до 16 лет.

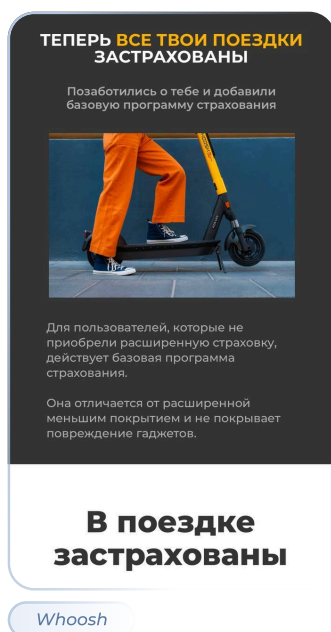
В связи с этим Whoosh обновил оферту: в отдельных городах с 6 декабря 2024 года подростки 16–17 лет могут арендовать самокаты. Но для них действуют ограничения: максимальная скорость устройства снижена на четверть, а разгон стал плавнее по сравнению с режимом для взрослых пользователей.

Юридическая ответственность

Арендванные самокаты	Личные самокаты
✓ Есть номерные знаки	✗ Нет номерных знаков
✓ Есть ограничения скорости	✗ Нет ограничения скорости
✓ Автоматически снижается скорость в медленных зонах	✗ Нет медленных зон
✓ Не могут ездить в запретных зонах	✗ Нет запретных зон
✓ Штрафы от компании	✗ Нет штрафов
✓ Есть базовая страховка даже без доплаты	✗ Нет страховки по умолчанию
✓ Пользователи только от 18 лет. За исключением Whoosh — с 6 декабря 2024 года в отдельных городах самокаты сервиса могут арендовать подростки от 16 лет	✗ Нет возрастных ограничений

Страховка на время поездки

Чтобы защитить пользователя, на время поездки сервисы оформляют на него страховку.



ТЕПЕРЬ ВСЕ ТВОИ ПОЕЗДКИ ЗАСТРАХОВАНЫ

Позаботись о тебе и добавили базовую программу страхования

Для пользователей, которые не приобрели расширенную страховку, действует базовая программа страхования.

Она отличается от расширенной меньшим покрытием и не покрывает повреждение гаджетов.

В поездке застрахованы

Whoosh



МТС Юрент

Поиск по МТС Юрент

Как работает страхование во время поездки

Есть два типа страховки на время поездки — базовая и полная:

- с полной страховкой мы страхуем ваше здоровье, а также здоровье и имущество окружающих. Если что-то пойдёт не так, страховая покроет ущерб на сумму до 600 000 Р
- с базовой — только ваше здоровье. Страховая покроет до 100 000 Р при ущербе вашему здоровью

Перед стартом поездки вы можете выбрать страховку, которая вам понадобится.

Полная страховка стоит 39 Р за поездку, с подпиской МТС Premium — 19 Р. Базовая страховка — 0 Р.

Обновлено 16 октября 2024 г.

МТС Юрент



Правовые документы

Как работает страхование поездок

Страхование действует с того момента, когда пользователь нажмет кнопку «Начать поездку», и заканчивается после нажатия кнопки «Завершить поездку».

Сервис также может завершить поездку по своей инициативе — например, если самокат долгое время был без движения или через службу поддержки из-за проблем с устройством пользователя.

Страхование действует не более пяти часов подряд с момента нажатия кнопки «Начать поездку».

Территорией страхования является территория использования СИМ, определенная в рамках Соглашения, заключенного в соответствии с Условиями использования сервиса «Самокаты Яндекс Go». Не является территорией страхования территория, не предназначенная для движения СИМ в соответствии с Правилами дорожного движения и Условиями использования сервиса «Самокаты Яндекс Go».

Какие риски застрахованы

Базовая страховка покрывает:

- причинение вреда жизни и здоровью пользователя СИМ в результате падения;
- причинение пользователем СИМ вреда жизни и здоровью третьих лиц;
- причинения пользователем СИМ вреда жизни или

Яндекс Go

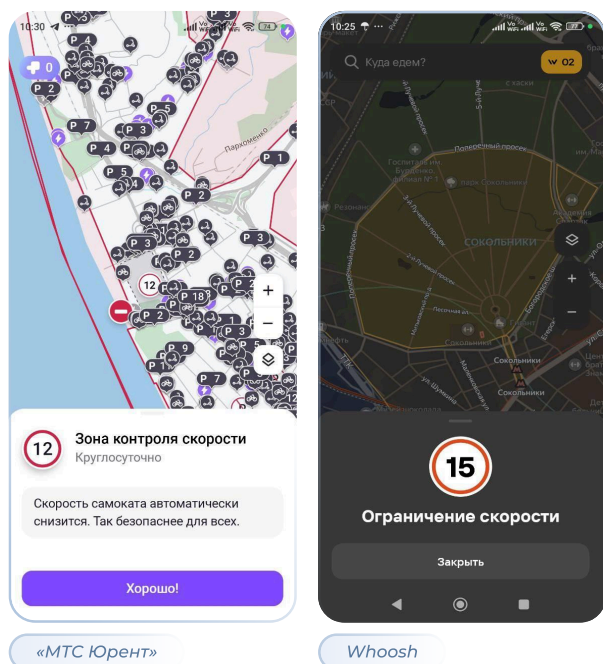
Обычно базовая страховка покрывает причинение вреда жизни и здоровью человека, а также третьих лиц, которым он мог причинить вред. Такая опция уже включена в стоимость поездки.

В рамках расширенной программы за дополнительную плату можно застраховать потенциальный вред мобильным устройствам пользователя и третьих лиц в случае ДТП. При этом ни один из вариантов страховки не покрывает ситуации, когда пользователь нарушил правила сервиса: например, был нетрезв, передал управление другому человеку и так далее.

Наконец, на самокатах кикшеринга удобно собирать статистику о поведении пользователей, отслеживать эффективность новых ограничений и быстро «ловить» нарушителей.

Арендованные самокаты

Операторы ограничивают свои самокаты требованиями ПО: на арендованных СИМ нельзя разогнаться выше установленного лимита. Там, где пресечь нарушение сразу невозможно, сервисы добавляют свои санкции: например, у них действуют штрафы за парковку самоката в неполюженном месте.



Личные самокаты

Пользователи частных электросамокатов ограничены только требованиями ПДД. У них нет номерных знаков, а за их поездками никто не следит, что осложняет выявление нарушений. Для СИМ ещё в прошлом году представили ГОСТ, предусматривающий установку систем геолокации и ограничения скорости, но он до сих пор не является обязательным.

Как повышается безопасность самокатов

Операторы кикшеринга дорабатывают электросамокаты и выпускают собственные модели в первую очередь для безопасности всех участников дорожного движения.



Аварийность на СИМ растёт в абсолютных цифрах, а существенная часть ДТП приходится на «хозяйствующие субъекты»: не только сервисы кикшеринга но и, например, курьерские службы.

Но статистику ещё нужно пропустить через фильтр:

- Подсчёт осложняет тот факт, что только с марта 2023 года (после принятия поправок в ПДД), аварии с СИМ без участия автомобилей стали учитываться в статистике ГИБДД. А к СИМ в статистике сегодня в том числе относят мопеды и мотоциклы с электродвигателем, которые представляют наибольшую опасность на тротуарах и местах пересечения трафика из-за своего веса и габаритов.
- Аналитики не учитывают рост парка поездок, которые кратно превышают число аварий. Между тем, по данным АльфаСтрахования, по итогам 2023 года прирост количества поездок на шеринговых самокатах оказался в 3,37 раза выше, чем числа страховых случаев, а количество последних на 1 тысячу поездок снизилось. Схожей статистики по поездкам на частных самокатах в России нет.

Как сейчас регулируются поездки на самокатах: действующие ПДД

Объясняем простыми словами

Весной 2023 года электросамокаты впервые получили правовой статус — теперь они и другие подобные транспортные средства относятся к отдельной категории средств индивидуальной мобильности (СИМ). С 1 марта 2023 года пользователи электросамокатов должны соблюдать установленные правила дорожного движения.

Сервисы кикшерингов применяют все основные правила автоматически — и штрафуют нарушителей. А вот за владельцами личных СИМ следят только сотрудники ГИБДД и участковые инспекторы, если нарушение происходит в пешеходных зонах. Рассказываем, как пользователи могут перемещаться по городу и какие существуют ограничения.

Запреты

Превышение допустимой скорости движения



Штраф по КоАП: 500 рублей (ч.2 ст. 12.19 КоАП)

Максимальная разрешённая скорость езды на самокате — 25 км/ч. В жилых зонах, где чаще гуляют дети, движение не должно быть быстрее 20 км/ч. Водителям личных СИМ нужно сбрасывать скорость самостоятельно.

Нарушение правил парковки



Штраф по КоАП: 500 рублей (ч.1 ст. 12.19 КоАП)

После завершения аренды СИМ необходимо оставить в точке виртуальной парковки, иногда обозначенной дополнительной разметкой или знаком. Частный самокат надо парковать так, чтобы он не стоял на проходе и не мешал другим участникам дорожного движения.

Неспешивание на пешеходном переходе



Штраф по КоАП: 800 рублей
(ч.2 ст. 12.29 КоАП)

Пешеходы или водители могут не успеть отреагировать на человека, который передвигается на СИМ. Идя пешком, человек остаётся в зоне видимости всех участников движения — только так можно избежать столкновения.

Езда вдвоём



Штраф по КоАП: 800 рублей
(ч.2 ст. 12.29 КоАП)

СИМ рассчитан только на одного пользователя. Из-за перевеса можно легко упасть даже на небольшом повороте — такие травмы будут серьёзнее, чем если в аварию попадёт один человек.

Инцидент по вине пользователя, повлекший причинение вреда здоровью или имуществу третьих лиц



Штраф по КоАП: от 1 000 до 1
500 рублей (ч.2 ст. 12.30 КоАП)

Водитель привлекается к административной и материальной ответственности, если по неосторожности причинил вред здоровью другого человека лёгкой или средней тяжести, а также нанёс урон чужому имуществу.

Езда в состоянии алкогольного и/или наркотического опьянения



Штраф по КоАП: от 1 000 до 1
500 рублей (ч.3 ст. 12.29 КоАП)

Алкоголь или наркотические вещества снижают концентрацию — пользователь рискует получить травмы сам и навредить другим участникам движения. Если нарушение правил привело к ДТП с причинением тяжкого вреда, водителю грозит уголовное наказание по ст. 264 УК РФ.



Пользователи самокатов кикшеринга несут дополнительную ответственность. Каждый сервис устанавливает свои внутренние правила, которые дополняют ПДД и более детально следят за комфортом и безопасностью горожан.

Где ездить взрослым и детям

В зависимости от возраста, пользователи СИМ и их возможности передвижения разделяются на три категории:

- **Лица младше 7 лет**
Могут перемещаться по тротуарам, пешеходным и велопешеходным дорожкам на стороне движения пешеходов — но только в сопровождении взрослых;
- **Лица от 7 до 14 лет**
Им открыты тротуары, пешеходные, велосипедные и велопешеходные дорожки. Нельзя ездить по обочине или правому краю дороги;
- **Лица старше 14 лет**
На них распространяются те же правила, что и на взрослых пользователей. Должны ехать по велополосе или по тротуару. Если нет пешеходной зоны, можно перемещаться по обочине. Когда отсутствует и она — по правому краю проезжей части.

Большинство операторов разрешают арендовать электросамокаты только лицам старше 18 лет. За исключением Whoosh [ВУШ] — с ноября 2023 года в отдельных городах сервис доступен с 16-17 лет.

Как правильно передвигаться по правому краю дороги?

- СИМ должен быть оборудован фарой белого цвета, звонком, тормозами и светоотражателями — белым спереди, оранжевым или красным сбоку, а также красным сзади. Все самокаты кикшеринга строго соответствуют этому правилу;
- Запрещено выезжать на проезжую часть со скоростью потока выше 60 км/ч;
- Запрещено поворачивать налево или разворачиваться на трамвайных путях или участках с несколькими полосами движения в одну сторону.

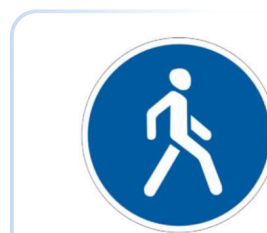
Также введены знаки, которые разделяют потоки пешеходов и СИМ:



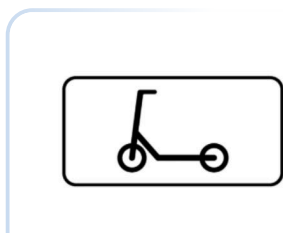
Знак «Движение на СИМ запрещено»



Знак «Движение пешеходов запрещено» запрещает передвижение на СИМ

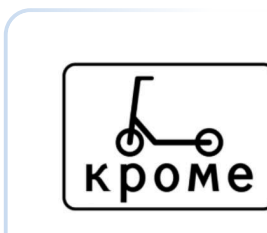


Знак разрешает движение пешеходам, велосипедистам и пользователям СИМ



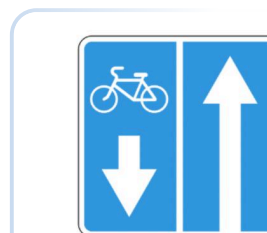
Когда под знаком есть такая табличка, то он распространяется на СИМ.

Например, + = парковка для СИМ



Табличка значит, что знак не относится к СИМ.

Например, знак «Стоп» и табличка «кроме СИМ» вместе означают, что движение на СИМ можно продолжать



Знак «Дорога с полосой для велосипедистов» разрешает передвижение на СИМ и мопедах

Чат-бот в Телеграме для фиксации нарушений

В апреле 2024 года Ассоциация операторов микромобильности запустила федеральный чат-бот [@Samokat_ru_bot](https://t.me/Samokat_ru_bot), в который можно сообщать о нарушениях с участием прокатных электросамокатов. При подтверждении нарушения водителя штрафуют или блокируют. Сервис работает на территории 87 городов России, а также в Минске.

Новые правила делают городскую среду проще, понятнее и удобнее для всех участников дорожного движения. Кикшеринги и СИМ становятся официальной частью транспортной системы, а электросамокаты укрепляют свой статус как удобного и современного средства передвижения. Правила обеспечивают пользователям комфорт, горожанам — безопасность, бизнесу — развитие, а государству — упорядоченный и перспективный сектор.



АЛЕКСЕЙ СМИРНОВ,
эксперт в вопросах развития транспортных систем. Занимался разработкой и реализацией стратегий развития микромобильности в городах России и СНГ, проектов велоинфраструктуры в Москве

Велоинфраструктура. Быть или не быть?

Сегодня только ленивый не говорит о том, что развитие велоинфраструктуры — вопрос важный, нужный, насущный.

И все эти разговоры пока ведут в никуда, потому что городам страшно взять на себя ответственность, ошибиться и сделать что-то не так.

Новые проекты часто воспринимаются как трата бюджета, особенно если эффект от них не сразу очевиден. Поэтому в новостях мы редко видим сообщения об открытии новой велополосы или велодорожки (за исключением Москвы). Зато полно жалоб на самокаты и велосипеды, которые снуют по тротуарам и мешают пешеходам.

Согласно [результатам опроса «STEP. Транспортные решения»](#) и МТС Юрент, в 2023 году:

83%

пользователей
электросамокатов перестанут
ездить по тротуарам,
если появятся велополосы

В этой ситуации единственный выход — развивать инфраструктуру, чтобы «самокатчики» и велосипедисты ездили только по специально отведенным дорожкам.

Почему развитие велоинфраструктуры неизбежно?

Велосипедистов становится больше, как и пользователей средств индивидуальной мобильности (СИМ). Велоинфраструктура все чаще становится центральной темой для обсуждения на законодательном уровне.

Меняется движение на улицах города

Сервисы доставки продолжают работать в любую погоду, и курьеры ездят на велосипедах круглый год.

С 2020 года маркетплейсы отмечают рост спроса на электросамокаты. Эта тенденция продолжается до сих пор — горожане пользуются не только арендованными самокатами, но и покупают свои собственные.

По статистике Минтранса:



540 тыс.

мобильных устройств было продано в розницу в 2020–2022 гг



192 тыс.

СИМ находилось в аренде на 2023 год

Появляются новые законы

в 2023 году

правительство утвердило дорожную карту развития СИМ

Вот к чему обязывает пункт 16 «Подготовка планов субъектов Российской Федерации по созданию и интеграции инфраструктуры для СИМ в городские транспортные системы»:

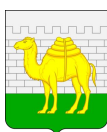
- 1** Разработать долгосрочный план, чтобы разделить потоки пешеходов, велосипедистов и пользователей СИМ.
- 2** Интегрировать СИМ в городскую транспортную систему.
- 3** Обновить градостроительные и транспортные документы с учётом развития СИМ и необходимости разделения потоков.
- 4** Создать инфраструктуру для СИМ на рекреационных территориях и возле социальных объектов.
- 5** Учесть маршруты движения СИМ в паспортах безопасности для школ и детских садов.

2025Срок исполнения —
20 марта 2025 года

Минтранс обновил правила организации дорожного движения. Согласно изменениям в Приказ от 23.04.2024 № 145 регионы должны учитывать средства индивидуальной мобильности (СИМ) и инфраструктуру для них при организации дорожного движения.

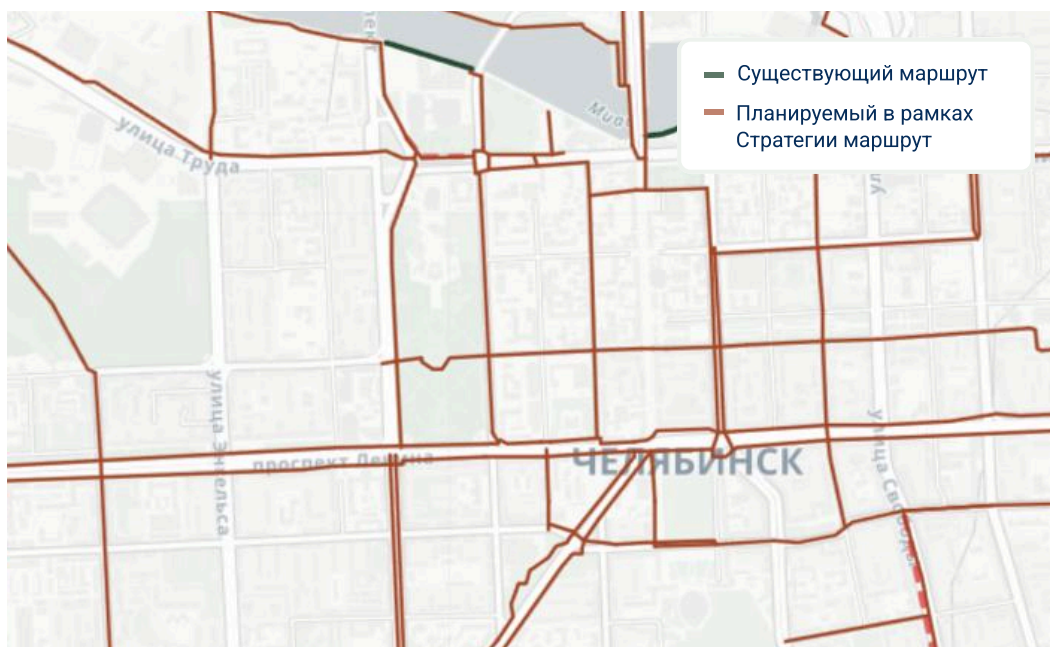
Есть ли примеры развития, кроме Москвы и Санкт-Петербурга?

Конечно! Развитие велоинфраструктуры идет во многих городах нашей страны.



Челябинск

В 2022 году в Челябинске разработали велостратегию, рассчитанную на 10 лет. В состав команды вошли сотрудники ГИБДД, представители районных, городской и областной администраций, специалисты бюро транспортного планирования OTS Lab. По завершении реализации в городе появится сеть веломаршрутов общей протяженностью 250 км, охватывающая все районы города.



📍 Карта по развитию велоинфраструктуры Челябинска, Источник: velo74.ru

Все документы по разработке велостратегии разделены на три тома, все они лежат в открытом доступе [на сайте](#).

Стратегия развития велосипедного движения в Челябинске

1 Том: Анализ существующего положения

2 Том: Предложения по развитию велоинфраструктуры

3 Том: Свод рекомендаций, размещение сопутствующей инфраструктуры

🔗 [Источник: Бюро транспортного планирования OTS Lab](#)



Казань

В 2023 году мэр Казани поручил специалистам Института развития города разработать концепцию развития веломаршрутов. Сейчас специалисты разрабатывают схему велокаркаса, на базе которого будут разрабатывать проекты для улиц.



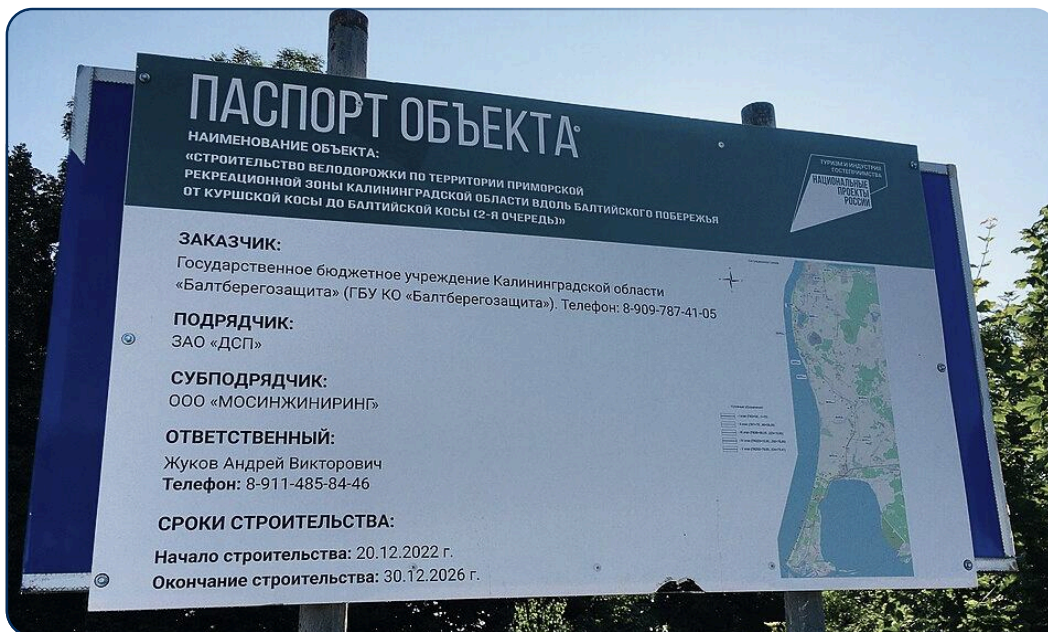
🔗 [Источник: Институт развития города](#)



Калининград

В Калининградской области есть несколько велосипедных маршрутов. Один из них пролегает вдоль береговой линии от Зеленоградска до Светлогорска и невероятно популярен среди жителей и туристов.

Кроме этого, власти Калининградской области сейчас активно реализуют вторую очередь велодорожки «От косы до косы» на побережье Балтийского моря от Куршской до Балтийской косы.



🔗 [Паспорт второй очереди велодорожки «От косы до косы»](#) Источник: [Википедия](#)

Как развивать велоинфраструктуру

Есть два варианта: нанести разметку на асфальт или физически обособить велодорожки. Второй способ безопаснее и это показывает статистика аварийности по Москве.

НА 28% снижается аварийность на районных улицах при наличии велоинфраструктуры

🔗 [По статистике «STEP. Транспортные решения»](#)

В чем преимущество физического разделения?

- 1** Вы физически разграничиваете потоки: бордюром или кустарником. Велосипедисты и пользователи СИМ не выедут на тротуары или проезжую часть, что снижает число ДТП.
- 2** Вы снижаете социальный конфликт. Пешеходы и водители реже сталкиваются с внезапными маневрами друг друга, а значит, будут меньше злиться и ругаться.

Что делать городам и регионам?

Принять новую реальность. Велосипеды и СИМ уже становятся частью городских транспортных систем и альтернативой общественному транспорту. По данным операторов, люди все чаще ездят на самокатах по дороге домой, на работу или до ближайшей остановки.

85% поездок в Москве идут по транспортному сценарию.

↪ Источник: [Исследование рынка кикшеринга в России. Сезон 2023, Трушеринг](#)

Городам нужно готовиться к сезону 2025 года: разрабатывать стратегии, проекты велоинфраструктуры, сотрудничать с операторами микромобильности. Не забывайте и о сроках Дорожной карты — пункт 16 имеет срок исполнения 20 марта 2025 года. Времени немного, но оно еще есть. К этому сроку нужно понять, как и с помощью каких инструментов город улучшит дорожно-транспортную систему города.

«Главный совет: не бойтесь развивать велоинфраструктуру. Города, которые уже сделали этот шаг, сделали свои улицы безопаснее, а жителей — счастливее. Ошибки возможны, но их можно исправить. У вас все получится».



АЛЕКСЕЙ СМЕРНОВ,
эксперт в вопросах развития транспортных систем

Как выбрать между велополосой и велодорожкой? Главные принципы планирования в Цюрихе

В МАРТЕ
2024 года

в Цюрихе вышли новые стандарты велосипедной инфраструктуры. С учётом рекомендаций и расчётов город будет строить новые велосипедные дорожки и адаптировать старые.

Мы изучили документ вместе с экспертами по транспортному развитию, Виталием Гаевским, Ильей Абросимовым, Алексеем Смирновым и Василием Вишневским. В статье расскажем о самом главном — принципах планирования велоинфраструктуры и практических примерах их реализации в Цюрихе и проведём параллели с Россией.

Новые стандарты в Цюрихе

По данным внутренних исследований, у двух из трёх жителей Цюриха есть велосипед. При организации велоинфраструктуры власти сталкиваются с несколькими проблемами, которые знакомы и России. Плотная застройка и сеть автомобильных дорог, узкие улицы и сложные перекрёстки, перепады высот — всё это делает перераспределение пространства в пользу микромобильности сложным и затратным.

Чтобы построить комфортную и безопасную среду с учётом всех особенностей, власти подошли к разработке стандартов комплексно: проанализировали всю транспортную сеть, включая автомагистрали и пешеходные тротуары.

А есть ли подобные стандарты в России?

В 2018 году в документе «Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Требования к планированию развития инфраструктуры велосипедного транспорта поселений, городских округов в Российской Федерации».

Требования к планированию развития инфраструктуры велосипедного транспорта поселений, городских округов в Российской Федерации **были включены пять основных принципов:**

- 1 Безопасность
- 2 Последовательность
- 3 Прямолинейность и равномерность движения
- 4 Привлекательность
- 5 Комфорт



ИЛЬЯ АБРОСИМОВ,

автор и разработчик проекта [Велогород. Онлайн](#), дата-аналитик «Центра компетенций городской среды», ООО «СпецДорПроект»

«Однако рекомендации необязательны для исполнения, и стратегически к построению велоинфраструктуры подходят редко. Окончательное решение принимают проектировщики улицы или квартала. Если принципы по разработке и реализации не прописаны в техническом задании — а такого почти никогда не бывает, они ориентируются на свой опыт».

В 2022 году с участием Ассоциации операторов микромобильности был разработан документ [«Велоруководство: как адаптировать город для велосипедов и самокатов»](#). Как говорят сами авторы, пособие «...не является техническим и носит рекомендательный характер». В первую очередь, оно предназначено для сотрудников госструктур, муниципалитетов и специалистов, которые развивают велоинфраструктуру в России.

В «Велоруководстве» собрали полезные инструменты и советы для создания велосипедных дорожек и парковок в городах и посёлках. Помимо этого, есть рекомендации по сотрудничеству между ведомствами и компаниями, которые развивают микромобильность.

Также в документе обосновываются преимущества развития велоинфраструктуры для городов.

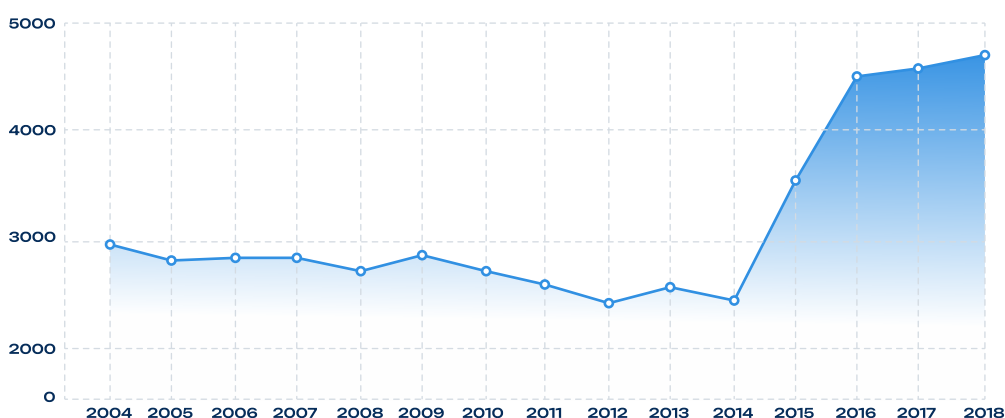


9 принципов планирования инфраструктуры в Цюрихе

Несмотря на то, что у большинства жителей Цюриха есть средства индивидуальной мобильности, пользуются ими не все. Одна из причин — недостаточно безопасная среда.

По данным исследований, за последние годы количество аварий с участием велосипедистов постепенно увеличивалось. Например, в период с 2012 по 2018 год число поездок на велосипеде выросло примерно на 50%, но при этом количество аварий возросло более чем на 70%. Это связано с увеличением использования велосипедов, включая популярность электрических моделей, что повлияло на рост аварийности.

Количество аварий в Цюрихе в период с 2004 по 2018 год



Источники: [Infrastructure Management Group / Frontiersin.org](#)

Поэтому в основу новых стандартов вошли девять принципов планирования, в центре которых — безопасность.



1 Улицы — это пространства для жизни

Вместе с транспортными узлами они формируют облик города. Велосипедисты вносят значительный вклад в оживление городской среды. Люди с удовольствием пользуются хорошей велоинфраструктурой, что способствует взаимному уважению и соблюдению безопасности как на субъективном, так и на объективном уровне.

2 Велосипедисты — ориентир для проектирования

При планировании велоинфраструктуры в центре внимания находятся потребности велосипедистов. Инфраструктура должна быть удобной и доступной для всех групп пользователей, а поездка на велосипеде — простой и безопасной для каждого.

3 Учитывать социальные потребности

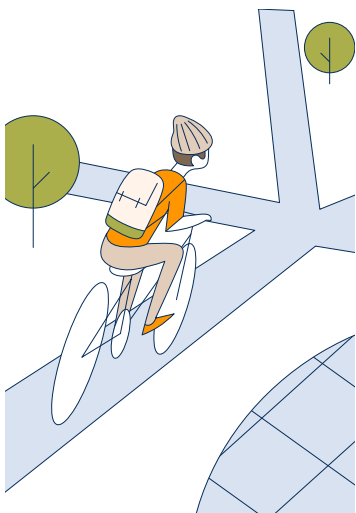
Люди любят общаться, обмениваться мнениями и контактировать с окружающими. Поэтому в инфраструктуре важно учитывать, что велосипедисты могут ехать рядом, легко пересекаться и обгонять друг друга.

4 Простота и удобство

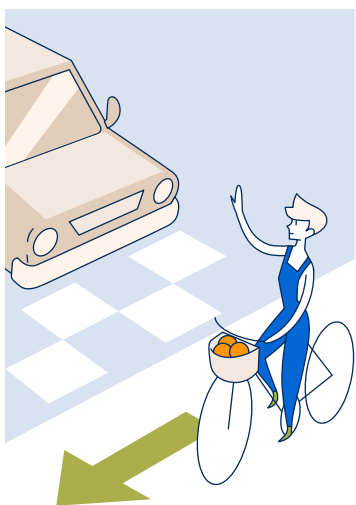
Интуитивно понятная велоинфраструктура помогает велосипедистам находить нужные маршруты и не теряться на дороге. Особенно это важно на перекрёстках, где участникам дорожного движения нужно быстро принимать несколько решений.

5 Безопасность инфраструктуры — ключевой фактор

Уровень безопасности для велосипедистов выше при низких скоростях и небольшом трафике. Поэтому при планировании важно правильно организовать движение и подобрать подходящие размеры дорожек.



6 Непрерывность сети велодорожек
Сеть должна быть непрерывной, безопасной и хорошо видимой. При планировании разных частей велоинфраструктуры важно оценивать общую картину и связь между ее деталями. Например, учитывать все направления на перекрестках, чтобы обеспечить плавное движение.



7 Непрерывный поток движения
На велосипеде удобно ездить, когда есть возможность плавно и непрерывно двигаться на средней скорости. Улицы и дороги должны быть спроектированы и организованы таким образом, чтобы обеспечить непрерывный поток велосипедистов. Важно, чтобы поездки на велосипеде воспринимались как спокойный и расслабляющий вид отдыха.

8 «Ошибкоустойчивая» инфраструктура

Она должна минимизировать последствия ошибок велосипедистов и непредвиденных ситуаций. В ней нет опасных участков, размеры должны быть комфортными, а регулирование скорости — продуманным для всех участников движения.



9 Инфраструктура должна учитывать будущее.

При проектировании нужно учитывать не только вопросы безопасности и удобства, но и перспективы застройки и развития транспортной системы города. Для проверки новых решений можно запускать пилотные проекты, которые в дальнейшем будут развиваться.

Основная сеть

обеспечивает прямое сообщение для повседневного передвижения между важными объектами города и его окрестностями. Она охватывает ключевые улицы, дороги и маршруты общественного транспорта, связывающие центральные районы, вокзалы, аэропорт и другие значимые точки города. Характерные черты — высокая частота движения и минимальное время в пути.

Базовая сеть

включает в себя более локализованные маршруты внутри конкретных районов города или пригородов. Здесь частота движения ниже, а время в пути больше, чем в основной сети. Тем не менее, эти маршруты обеспечивают доступность городской инфраструктуры и удобные пересадки на основную сеть.

Маршруты с приоритетом велотранспорта

дополняют основную и базовую сети. Эти пути отличаются низкой интенсивностью движения. Здесь необходимо создать высокий уровень безопасности для велосипедистов и сократить количество препятствий для их движения: долгих перекрестков, ненужных остановок, узких мест и высоких бордюров.

Схематический чертеж новой велосипедной сети



Изолированная велодорожка, обычная велодорожка и велополоса: как выбирают в Цюрихе?

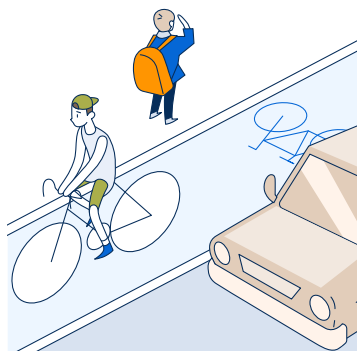
При строительстве велоинфраструктуры власти часто стоят перед вопросом: «Что выбрать?». У каждого вида дорог есть свои особенности. Например, велополосу проще и дешевле организовать на существующих дорогах, но их уровень безопасности ниже, а велодорожка безопаснее, но дороже. Помимо экономического фактора, выбор усложняют и другие.

Всего существует три вида дорог для велосипедистов: изолированная велодорожка, велодорожка и велополоса.



Велополоса

— часть проезжей части, которая выделена для велосипедистов. Она обозначается разметкой и знаками, но физически не отделена от движения автомобилей.



Обычная велодорожка

— специально выделенная для велосипедистов часть дороги или тротуара. Она может быть обозначена разметкой, знаками или специальным покрытием. Обычно располагается рядом с проезжей частью, но иногда совмещена в пешеходной зоне.



Изолированная велодорожка

— отдельная дорожка для велосипедистов, которая физически отделена от проезжей части и тротуаров. Может располагаться на значительном расстоянии от автомобильного потока и отделяться барьерами, зелеными насаждениями или другими конструкциями.

В новых стандартах велоинфраструктуры Цюриха продумали систему, которая упрощает выбор между разными видами велодорожек и велополосой.

В первую очередь учитывается, внутри какой транспортной сети будут проходить пути велосипедистов. Всего таких сетей тоже три.

Внутри каждой из этих сетей, в зависимости от среднесуточного трафика автомобилей и других транспортных средств, их максимальной скорости и значения велосети в транспортной системе, выбирается одна из трёх видов дорог для велосипедистов.

Виды дорог в зависимости от транспортной нагрузки и скорости

Изолированные велодорожки

строятся там, где наблюдается большой высокоскоростной поток транспорта.

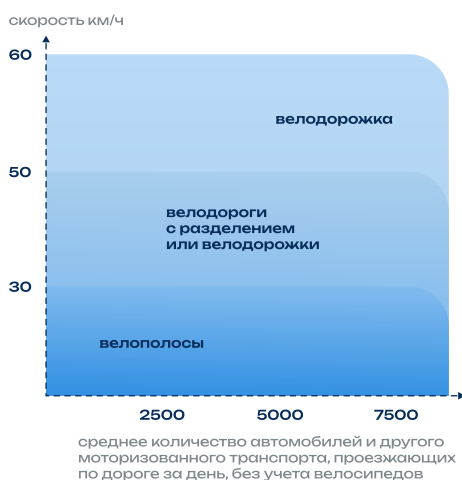
Обычные велодорожки

используются при среднем трафике сети и средней скорости на ней.

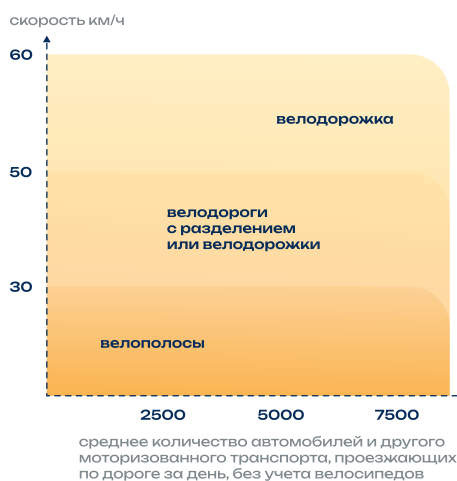
Велополосы

выбирают при средних и низких потоках транспорта на средней и низкой скорости.

Маршруты с приоритетом велотранспорта



Основная и базовая сеть



Как выбирают дороги в России?

Использование трёх видов дорог для велосипедов — это международные принципы организации движения, поэтому в России есть все три варианта. На примере Москвы, изолированные дорожки — это маршрут ВЕЛО1, обычные велодорожки — Зеленое кольцо на Ломоносовском проспекте, а велополоса — на Бульварном кольце.

В своде правил градостроительного проектирования есть пункт «Планировочные параметры велокоммуникаций», в котором рекомендуется выбирать вид велосипедных дорог исходя из интенсивности движения велосипедов и других видов транспорта, а также планировочных возможностей на проектируемой территории. Но конкретно установленных критериев выбора того или иного вида нет.

«При планировании инфраструктуры учитывают и пространство, и экономику. Всё же ведро краски для разметки стоит дешевле, чем строительство обособленной велодорожки».



АЛЕКСЕЙ СМИРНОВ,

эксперт в вопросах развития транспортных систем

Экономический фактор ожидаемо оказывается главным в вопросе строительства велоинфраструктуры.

«Любые дополнительные структуры — велоинфраструктуры или СИМ — это затраты».



ВИТАЛИЙ ГАЕВСКИЙ,

профессор кафедры «Автомобили» МАДИ и доктор технических наук

В «Велоруководстве» эксперты рекомендуют при планировании велоинфраструктуры создать пространственный граф улично-дорожной сети. Пространственный граф — это своеобразная карта, где дороги, улицы и перекрёстки изображены в виде сети точек и линий. Точки обозначают места пересечений (например, перекрёстки или остановки), а линии — дороги или велодорожки, соединяющие их.

С помощью такого графа можно лучше понять, как связаны разные части города, и выявить, где есть разрывы или неудобства для велосипедистов. В руководстве советуют провести классификацию улиц и дорог по назначению.

Классификация улиц и дорог Челябинска

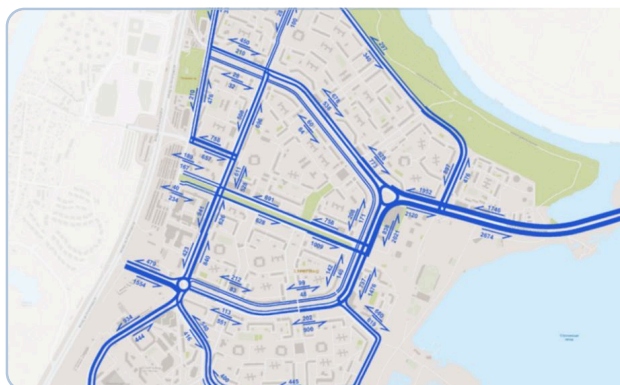


- Магистральная автомобильная дорога II класса (регулируемого движения)
- Магистральная улица общегородского значения II класса (регулируемого движения)
- Магистральная улица общегородского значения III класса (регулируемого движения)
- Магистральная улица районного значения
- Местные улицы и дороги, проезды

↪ Источник: «Велоруководство: как адаптировать город для велосипедов и самокатов»

Также на этапе подготовки к планированию рекомендуется собрать данные об интенсивности транспортного потока, видах транспортных средств и их распределении на сложных узлах.

Интенсивность движения транспорта в утренний час пик в Москве



- 1 500+
 - 700 - 1 500
 - 300 - 700
 - 0 - 300
- ↔ 660 Интенсивность и направление движения (авт/х)
↔ 619

Данные за 16 мая 2019 года.

↪ Источник: «Велоруководство: как адаптировать город для велосипедов и самокатов»

Помимо этого, в рамках планирования авторы «Велоруководства» советуют:

- Выделить на карте основные транспортные центры (железнодорожные и автобусные вокзалы, транспортнопересадочные узлы), а также основные массивы жилой застройки, зоны концентрации рабочих мест, активностей и точек притяжения.
- Соединить все точки прямыми (воздушными) линиями. И после определять функциональные типы веломаршрутов.

Города России с развитой велоинфраструктурой

Несмотря на то, что в России стандарты для строительства велоинфраструктуры носят рекомендательный характер и редко применяются на практике, у нас есть успешные примеры — от Калининграда до Южно-Сахалинска.



Альметьевск — велосипедная столица России

С 2016 до 2023 года в Альметьевске построили 115 км велодорожек. Велоинфраструктурой города занимается «Татнефть».

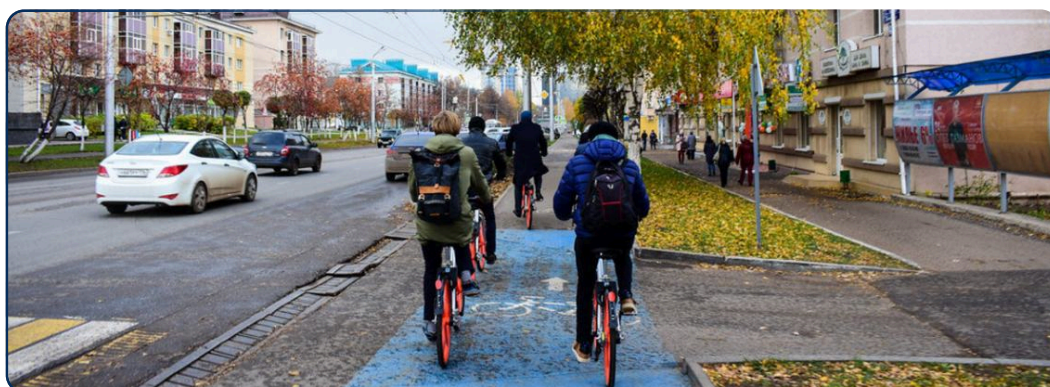
«На сегодняшний день, Альметьевск оборудован лучше всех».



ВИТАЛИЙ ГАЕВСКИЙ,

профессор кафедры «Автомобили»
МАДИ и доктор технических наук

Для планирования велоинфраструктуры в город пригласили датскую компанию Copenhagenize Design Company. В Альметьевске оказались благоприятные условия для велодорожек — большинство улиц строились в 50-е годы XX века, поэтому они отличаются широкой планировкой и в них легко встроить новые форматы движения.



Важно отметить, что 115 км велодорожек в Альметьевске — это не номинальная цифра. Это дорожки с хорошим покрытием, по которым можно ездить даже зимой — в это время года их очищают от снега и льда.



↪ Источник: [Веломосква](#)



Южно-Сахалинск

В Южно-Сахалинске построили 38 км велодорожек. Вместе с ними на улицах города появились велопарковки, подставки для велосипедов и велопереезды — специальная дорожная разметка, которая выделяет отдельную полосу на пешеходном переходе для велосипедистов. Также в комплекс мероприятий входит понижение тротуаров, чтобы они были удобными для маломобильных горожан и родителей с колясками.

↪ Источник: [Комсомольская правда](#)



ВАСИЛИЙ ВИШНЕВСКИЙ,

руководитель «Центра компетенций городской среды», ООО «СпецДорПроект»

«В Южно-Сахалинске был принят императив: велосипедная инфраструктура — это основа трансформации городов, направленная на формирование комфортности и безопасности перемещения в городе. Велоинфраструктура должна находиться на всех улицах и внедряться там, где изначально не предусматривалась проектировщиками».

Велостратегии

Само строительство удачной велоинфраструктуры — результат грамотного планирования. Поэтому велостратегии и велоконцепции тоже являются важным элементом в создании комфортной среды для использования СИМ.

«Задачу непрерывности велоинфраструктуры может решать велостратегия/велоконцепция. Например, в Челябинске разработали план развития велосипедного движения на 10 лет».



АЛЕКСЕЙ СМИРНОВ,

эксперт в вопросах развития
транспортных систем

Также эксперты сообщили, что недавно в Санкт-Петербурге организовывался тендер на создание Велоконцепции города до 2030 года, но информации о ходе тендера и его результатах пока нет.

Опыт Цюриха наглядно показывает, что эффективное развитие велоинфраструктуры возможно даже в условиях плотной городской застройки и ограниченного бюджета. Если города готовы учитывать потребности всех участников движения и работать над созданием удобной, безопасной инфраструктуры, как это сделано в Цюрихе, то велосипеды смогут стать важной частью транспортной системы.

Примеры успешных проектов планирования и строительства велоинфраструктуры в России демонстрируют, что, несмотря на сложности, создание велосипедных сетей с учетом международных стандартов возможно.

Главное — привлечение специалистов, внимание к безопасности и готовность городских властей адаптировать улицы для всех участников дорожного движения, делая городскую среду более дружелюбной и доступной.

Каршеринг

Сервис краткосрочной аренды автомобилей в России

Эксперты и партнёры раздела



ПОЛИНА СТАСЮК

руководитель Отдела новой
мобильности Дептранса Москвы



РЕНЕССАНС СТРАХОВАНИЕ

экспертиза по безопасности
каршеринга

Содержание раздела

Аналитика	
Каршеринг. Основные показатели	67
Интервью	
Полина Стасюк. Каршеринг в Москве: тренды, инновации и сотрудничество с городом	69
Как это работает	
Чем машина каршеринга отличается от обычной?	78
Как сервисы каршеринга защищают своих водителей и других участников дорожного движения?	84

Каршеринг. Основные показатели

Данные основаны на открытых источниках, собственной аналитике редакции «Мобилити» и информации, предоставленной операторами — «Делимобиль», «Ситидрайв», «Яндекс Драйв» и BelkaCar.

 Анализ охватывает 9 месяцев 2024 года.

Показатели по всей России

15
городов

На декабрь 2024 года сервисы каршеринга работают в 15 городах России, включая Саратов, где «Яндекс Драйв» запустился 17 декабря



Москва, Санкт-Петербург, Сочи, Казань, Калининград, Краснодар, Екатеринбург, Нижний Новгород, Новосибирск, Самара, Уфа, Ростов-на-Дону, Тула, Пермь, Саратов

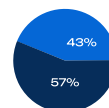


~75 000

Общее количество автомобилей в автопарке российского каршеринга по состоянию на декабрь 2024 года

57% 

Доля китайских автомобилей в автопарке российского каршеринга по состоянию на декабрь 2024 года



■ Автомобили японских, корейских, европейских производителей
■ Автомобили китайских производителей

4,2 млн

Поездок в среднем совершается на автомобилях сервисов каршеринга ежемесячно по всей России

5,5

Поездок в среднем совершается на одном автомобиле каршеринга в день. Одна машина каршеринга может заменить 3 личных автомобиля в городе

98 мин

Средняя продолжительность аренды, включая время в режиме ожидания

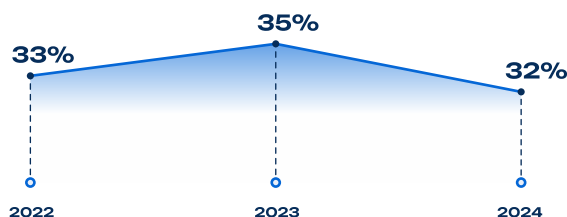
80 мин

Средняя продолжительность одной поездки

Безопасность и ДТП

По данным «Ренессанс страхование», частота ДТП с участием автомобилей каршеринга, застрахованных по ОСАГО, снизилась на 10% по сравнению с прошлым годом и составила 32%.

Частота ДТП с автомобилями каршеринга



Ренессанс.
СТРАХОВАНИЕ

на 7,7%

сократилось количество ДТП с арендованными авто за первое полугодие 2024 года по данным МВД

на 203 случая

уменьшилось число аварий с каршерингом по сравнению с прошлым годом по данным МВД



Автопарк по городам

	Москва и МО год запуска сервиса каршеринга — 2015*	45 ТЫС машин в городе**	 Делимобиль	 Яндекс Драйв	 Ситидрайв	 BelkaCar
-----------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------	-----------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------

*Первый каршеринг АНУТИМЕ запустился в 2012 году, но не стал массовым явлением.



**Включая автомобили без оклейки и льгот на парковочное разрешение



	Санкт-Петербург год запуска сервиса каршеринга — 2015	18 ТЫС машин в городе	 Делимобиль	 Яндекс Драйв	 Ситидрайв	 BelkaCar
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------	---------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------



Данные по городам в алфавитном порядке

	Екатеринбург год запуска сервиса каршеринга — 2018	1,7 ТЫС машин в городе	 Делимобиль	 Яндекс Драйв	 Ситидрайв
-----------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------	----------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------

	Сочи год запуска сервиса каршеринга — 2017	2 ТЫС машин в городе	 Делимобиль	 Яндекс Драйв	 Ситидрайв	 BelkaCar
-----------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------	--------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------

	Нижний Новгород год запуска сервиса каршеринга — 2017	1,1 ТЫС машин в городе	 Делимобиль	 Ситидрайв
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------	----------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------

	Казань год запуска сервиса каршеринга — 2018	2 ТЫС машин в городе	 Делимобиль	 Яндекс Драйв
------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------	--------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------

	Краснодар год запуска сервиса каршеринга — 2017	250 машин в городе	 BelkaCar
-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------	------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------

	Калининград год запуска сервиса каршеринга — 2018	30 машин в городе	 BelkaCar
-------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------	-----------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------

	Новосибирск год запуска сервиса каршеринга — 2017	750 машин в городе	 Делимобиль
-------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------	------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------

	Пермь год запуска сервиса каршеринга — 2018	350 машин в городе	 Делимобиль
-------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------	------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------

	Ростов-на-Дону год запуска сервиса каршеринга — 2018	350 машин в городе	 Делимобиль
-------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------	------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------

	Самара год запуска сервиса каршеринга — 2018	800 машин в городе	 Делимобиль
-------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------	------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------

	Саратов год запуска сервиса каршеринга — 2024	100 машин в городе	 Яндекс Драйв
-------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------	------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------

	Тула год запуска сервиса каршеринга — 2019	220 машин в городе	 Делимобиль
-------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------	------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------

	Уфа год запуска сервиса каршеринга — 2017	500 машин в городе	 Делимобиль
-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------	------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------

Каршеринг в Москве: тренды, инновации и сотрудничество с городом



ПОЛИНА СТАСЮК,
руководитель Отдела новой
мобильности Дептранса Москвы

«Достаточно включить слово “каршеринг” в любую статью, и она сразу станет популярной» — говорит Полина Стасюк.

Полина руководит Отделом новой мобильности Дептранса Москвы. Город активно сотрудничает с операторами каршеринга, парк которого сильно вырос за последние пару лет. Самые крупные операторы каршеринга, с которыми плотно работает Отдел, — BelkaCar, «Делимобиль», «Ситидрайв» и «Яндекс Драйв».

Мы обсудили с Полиной, как меняется каршеринг в Москве и поговорили о безопасности сервисов. В статье рассказываем самые важные тезисы интервью.

Тенденции каршеринга в Москве

«Долгое время каршеринг считали небезопасным, хотя цифры сейчас показывают обратное. Спрос на сервисные машины растёт, аварийность заметно снижается».

до **46** тыс.

За последние 1,5-2 года
вырос парк машин



включая автомобили
без оклейки и льгот
на парковочное разрешение

Основной тренд — это замена марок и моделей машин. В парке появляются автомобили отечественного производства. Например, машины завода «Москвич».

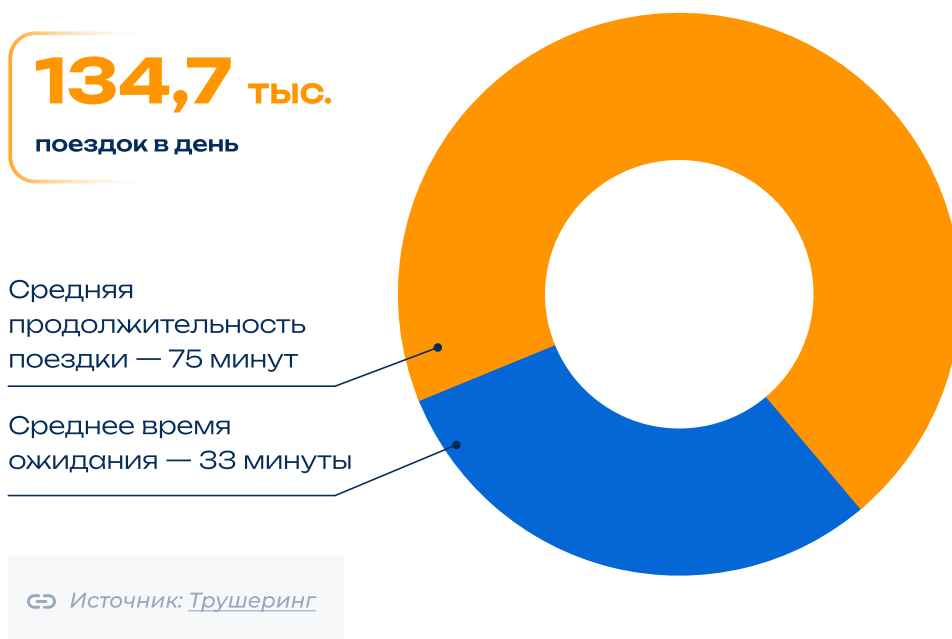
Растет парк электромобилей.
Много лет было порядка
10 единиц, а сейчас —

БОЛЬШЕ **100**

БОЛЕЕ **1,5** млн

человек — активные
пользователи. Это на 50%
больше, чем в прошлом году —
тогда их был всего 1 млн

Количество и средняя продолжительность поездок в первой половине 2024 года по данным операторов



Как отслеживается динамика использования автомобилей аренды

«Раз в неделю мы делаем общую сводку, где смотрим, сколько было поездок за неделю, за год, сколько машин добавилось, сколько выбыло, какие это были машины. В этом нам активно помогают операторы каршеринговых сервисов».

Основные показатели, которые предоставляют операторы:

Рост парка

Сколько автомобилей прибавилось за год, средний возраст машин, доля электромобилей.

Данные телематики о поездках

Общее количество поездок, число поездок в сутки и в пиковые часы, средняя продолжительность и расстояние поездок. Если необходимо, анализируем тепловые карты, чтобы понять основные точки притяжения.

Портрет пользователя

Как меняется аудитория каршеринга: пол, возраст, сценарий поездок.

Социологическое исследование раз в год

Спрашиваем пользователей, что в сервисах нравится, что — нет, какие машины им интересны, куда они чаще всего ездят и какие виды транспорта каршеринг им заменяет.

Что делает каршеринг безопасным для города

«Аварийность снижается стабильно каждый месяц. В этом году в Москве на 24% сократилось число аварий с автомобилями каршеринга, несмотря на рост числа и продолжительности поездок».

Безопасность повышается за счёт совокупности решений, которые принимаются как со стороны власти, так и каршеринговыми сервисами:

Проверка водительского удостоверения

Во время регистрации операторы убеждаются, что документ не просрочен, у водителя не было лишения прав или множества штрафов. Также оценивается водительский стаж.

Возрастные ограничения

Сервисы устанавливают минимальный возрастной порог, чтобы ограничить доступ к аренде для юных водителей.

ЯНДЕКС ДРАЙВ

Возраст — от 21 года,
стаж — от 2 лет

Для аренды премиальных автомобилей:

- Возраст от 26 лет
- Стаж — от 6 лет

BELKACAR

Возраст — от 21 года,
стаж — от 2 лет

Для аренды премиальных автомобилей:

- Возраст от 25 лет
- Стаж — от 5 лет

ДЕЛИМОБИЛЬ

Возраст от 18 лет,
стаж не требуется

Для аренды премиальных автомобилей:

- Возраст от 21 года
- Стаж — от 2 лет

СИТИДРАЙВ

Возраст от 18 лет,
стаж не требуется

Для аренды премиальных автомобилей:

- Возраст от 23 лет
- Стаж — от 1 года

Селфи-идентификация перед поездкой

Система проверяет, что за рулём сидит зарегистрированный водитель. Функция также срабатывает при смене устройства, или если по геолокации телефон пользователя находится далеко от автомобиля.

Рейтинг вождения и риск-профиль

Оцениваются манера вождения, скорость, резкие разгоны и торможения. При множественных и серьезных нарушениях правил сервис блокирует водителя.

- ⚠ Сервисы поощряют водителей с высоким рейтингом. Так, пользователи BelkaCar с рейтингом от 81 до 100 баллов получают бонусы в виде кешбэка и скидок на поездки. Статус «Супер-молодец» в Яндекс. Драйве доступен, пока сохраняется рейтинг от 96 — за него начисляется кешбэк 10% баллами Плюса. В Делимобиле скидка «Рейтинг вождения» позволяет экономить до 15% за аккуратное вождение.

Высокие штрафы

Пользователи несут материальную ответственность за ущерб автомобиля: царапины, вмятины и другие повреждения. Сумма штрафа варьируется от 5000 до 250 000 рублей в зависимости от масштаба нарушений и политики компании.

- ⚠ Самые крупные штрафы до 250 000 рублей связаны с передачей руля третьим лицам и вождением в нетрезвом состоянии — сервисы относятся к этим нарушениям особенно строго.

Тест на трезвость

В ночное время на улицах с большим количеством ресторанов сервисы проверяют, что водитель способен управлять автомобилем. Перед началом аренды пользователь должен успешно пройти тест на внимание и реакцию в приложении каршеринга.

Требования по передаче треков

Чтобы отслеживать правонарушения со стороны шеринговых сервисов, в Москве ввели единые требования по передаче треков поездок в общую систему.

ПДД

Для каршеринга, как и для всех автомобилей, действуют правила дорожного движения. Штрафы за нарушение ПДД обычно выписываются оператору как владельцу авто, а он перевыставляет его пользователю.

Рейды ГАИ

Сотрудники проверяют не только водительское удостоверение и его актуальность — как у всех — но и сверяют аккаунт пользователя на соответствие данным водителя в удостоверении.

Высокая ответственность

Изменение отношения к каршерингу также сыграло свою роль: люди стали серьезнее подходить к сервису после введения рейтинга водителя.

⚠ Аналитики Яндекс.Драйва в 2022 году отметили, что с момента запуска Профиля вождения за период с июня по январь (по сравнению с предыдущим полугодием) число резких ускорений уменьшилось на 49%, резких поворотов — почти на 29%, резких торможений — на 28%, а агрессивно перестраиваться стало на 31% меньше водителей сервиса.

Средний пользователь сегодня — автолюбитель, осознающий, что каршеринг — это ответственность порой даже большая, чем личный автомобиль.

Умные технологии

Безопасно водить стало легче: в машинах каршеринга появились парктроники, система помощи при парковке и перестроении. Ещё в Москве планируют реализацию пилотного проекта по установке ограничителей скорости, чтобы машины не могли разогнаться выше разрешённого предела.

Откуда уверенность в качестве машин каршеринга

«Машины — это достаточно дорогое оборудование. У операторов нет задачи купить, привезти машины, которые сейчас стоят порядка двух миллионов и отдать их кому-то, кто ломает их через три дня».



ПОЛИНА СТАСЮК,
руководитель Отдела новой
мобильности Дептранса Москвы

Операторы пристально следят за состоянием машины и сдают их в отличном состоянии по нескольким причинам:

1 Качество сервиса

Никто не хочет брать машину, в которой курили, проливали напитки или повредили салон. Негативный опыт может оттолкнуть пользователей, и они не захотят обратиться к сервису повторно.

2 Стоимость ремонта

Ремонт и восстановление машины обходятся дорого. Регулярная профилактика выгоднее.

3 Безопасность и долговечность

Операторам важно поддерживать автомобили в хорошем состоянии, чтобы обеспечить безопасность пользователей и устойчивость бизнеса в долгосрочной перспективе.

Операторы строят бизнес на долгий срок и предпочитают сотрудничать с городом, чтобы развивать инфраструктуру и избегать рисков для бизнеса. Компании, которые вложили ресурсы в развитие сервиса и аудитории, заинтересованы сохранить свою репутацию.

Зачем городу развивать каршеринг, если в этом нет финансовой выгоды

«Москва стремится развивать инфраструктуру для жизни, которая позволит жителям комфортно добираться из одной точки в другую с помощью разных видов транспорта».



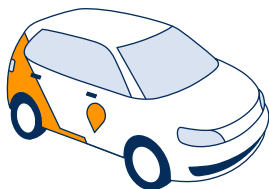
ПОЛИНА СТАСЮК,
руководитель Отдела новой
мобильности Дептранса Москвы

По статистике Дептранса Москвы:

до **100** тыс.

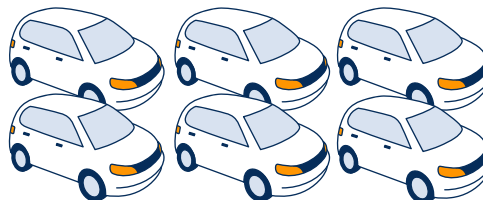
личных автомобилей
не выезжают на дороги благодаря
наличию каршеринга

1 АВТОМОБИЛЬ
КАРШЕРИНГА



=

5-6 ЛИЧНЫХ
МАШИН



Каршеринг — это хороший пример сотрудничества бизнеса и города, от которого выигрывают жители столицы. Сервисы аренды снижают нагрузку на дороги и парковочные зоны, поскольку один каршеринговый автомобиль используется пять-шесть раз в сутки. Это способствует улучшению экологии и снижению загруженности дорог, а также сдерживает рост числа личных авто.

Как Отдел новой мобильности регулирует каршеринг

Для операторов каршеринга в городе действуют точечные постановления, а также субсидии и льготы:

Льготы на парковку

В обмен на льготы операторы обязаны соблюдать требования: парк машин не старше 5 лет, определённые размеры автомобилей, экологический класс не ниже «Евро-5» и оранжевые наклейки для узнаваемости.

Субсидии на электромобили

Повышенный коэффициент субсидий получают электромобили, произведённые в Москве.

Зачем разрешать пользоваться городскими парковками

«Города и население растут быстро, а личный транспорт в каждой семье требует огромного числа парковочных мест и создает пробки».



ПОЛИНА СТАСЮК,
руководитель Отдела новой
мобильности Дептранса Москвы

Город заинтересован в развитии каршеринга, но это развитие нужно стимулировать. **У водителей** должна быть мотивация выбирать каршеринг вместо личного автомобиля. **А у операторов** — мотивация развивать бизнес. Для обеих категорий важна парковка, а для города — это самое простое, что можно сделать.

Водитель



Выбирает каршеринг вместо личного автомобиля, так как рост платных парковок делает его выгоднее. Арендovanную машину можно оставить в любой точке и не возвращаться к ней.

Каршеринг



Льготы помогают операторам развиваться и зарабатывать больше за счёт использования парковочного пространства.

Город



Избавляется от пробок, получает разгруженные дороги и улучшает экологию.

Каршерингу не нужны специальные парковочные зоны — они используют парковки для обычных автомобилей. Каршеринг должен быть доступным, поэтому машины можно оставлять в любых удобных местах, через которые лежит маршрут пользователя. Например, около станции метро или торгового центра.

В крупных городах с развитой парковочной инфраструктурой такая схема работает успешно. В небольших городах, где нет платных парковок, важно наладить диалог между местными властями и бизнесом, чтобы определить ключевые потребности для развития.

Можно выделить специальные зоны, особенно у бизнес-центров и торговых комплексов, чтобы поддерживать спрос на автомобили. Стоит сразу договориться с соседними округами, потому что поездки между городами могут стать востребованным направлением.

«Очень важно вести диалог между городом и операторами. Операторы лучше понимают свою бизнес-модель и знают, чем могут помочь городу. В свою очередь, город может предложить им поддержку. В двустороннем диалоге всегда можно найти точки соприкосновения».



ПОЛИНА СТАСЮК,
руководитель Отдела новой
мобильности Дептранса Москвы

Чем машина каршеринга отличается от обычной?

В начале 2010-х на российский рынок пришли первые сервисы каршеринга. Многие восприняли их как очередной виток развития проката автомобилей и не заметили, как на наших глазах в стране появился новый вид городского транспорта.

Самые популярные операторы каршеринга в России — BelkaCar, «Делимобиль», «Ситидрайв» и «Яндекс Go».



BelkaCar

«Делимобиль»

«Ситидрайв»

«Яндекс Go»

Раньше для аренды автомобиля нужно было ехать в пункт проката, готовить наличные и надеяться, что состояние автомобиля будет адекватным. Тарифы были негибкими, а условия аренды у каждой компании были разными, из-за чего приходилось внимательно изучать договор.

Каршеринг предложил альтернативу: автомобили стали доступны прямо на улицах, аренда — через мобильное приложение, а все документы подписываются онлайн. Эта лёгкость возникла благодаря «умным» технологиям, встроенных в машины каршеринга, чего не могли предложить традиционные прокатные авто.

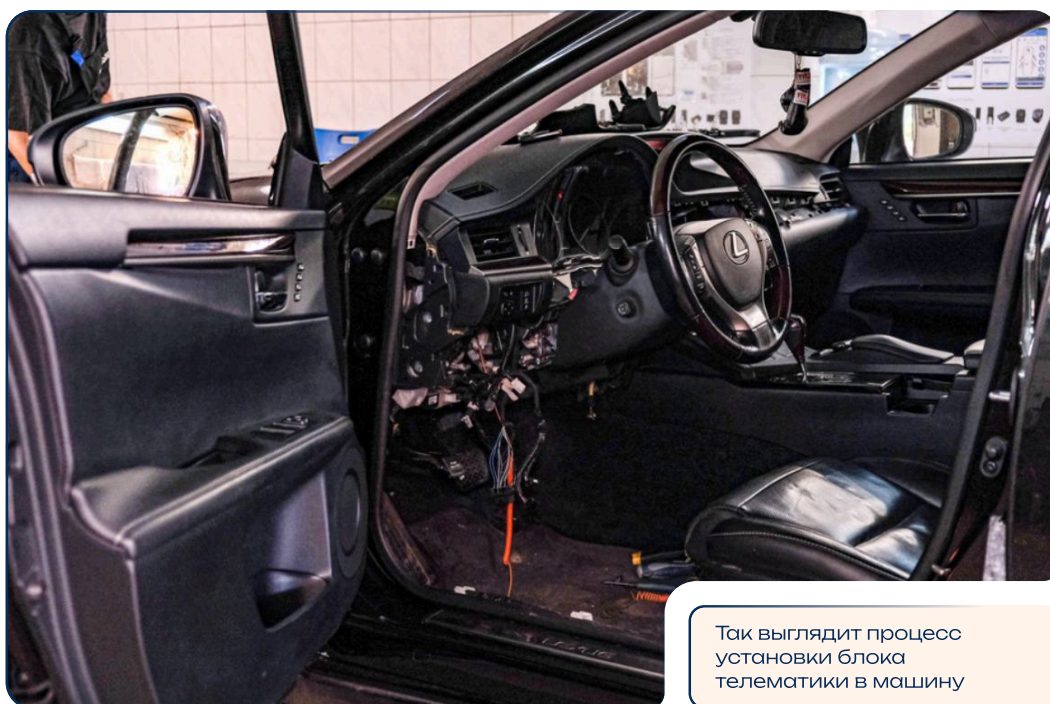
Часть 1. Техническое устройство и контроль

«Умные» системы внутри

Автопарк каршеринга в основном состоит из популярных в России моделей западных, азиатских и отечественных производителей. Их внутреннее устройство и особенности широко известны, что, казалось бы, должно сделать арендуемые машины идеальной мишенью для угонщиков. На практике автомобили каршеринга сильно отличаются от обычных внутри.

Основное отличие — блок телематики. Он подключается к CAN-шине автомобиля: посреднику между датчиками машины и бортовым компьютером. За счёт этого оператор каршеринга может собирать различные данные о состоянии авто: положении АКПП, уровне и температуре масла, положении переключателя света фар, температуре в салоне, уровне топлива, положении дверей и многом другом. Обычно используется более 50 параметров.

Если машина не собирает нужную информацию по умолчанию, к телематике могут подключить сторонние датчики. Питается блок от АКБ автомобиля, но у него также есть своя батарея — чтобы проработать ещё некоторое время, даже если штатный аккумулятор машины сядет.



Так выглядит процесс установки блока телематики в машину

Для передачи данных оператору используется мобильная связь: в блок чаще всего устанавливается сразу две SIM-карты, на случай, если одна будет недоступна, и дополнительный блок GPS/Глонасс для определения местоположения. Все данные передаются в зашифрованном виде.

Телематика также связана с управлением машиной. Никто не даёт пользователю в руки ключи: чтобы открыть двери и завести авто, нужно воспользоваться мобильным приложением, которое работает через платформу каршеринга. Через неё подтверждается личность пользователя по документам при регистрации, а также проводится оплата поездки.

Характеристика	Машина каршеринга	Обычная машина
Контроль состояния	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Уровень топлива, температура масла, положение АКПП, дверей и другие данные собираются в единую систему для мониторинга. 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Данные о состоянии авто можно проверить только на СТО
Контроль состояния	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Завести машину без оператора практически невозможно. Любые попытки вмешательства фиксируются, а геолокация помогает отследить угон. 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Уровень защиты зависит от установленной сигнализации, нет централизованного мониторинга.
Контроль состояния	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Пользователь может получить штрафы и предупреждения от сервиса, даже если их не зафиксировали госорганы. 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Штрафы и ответственность регулируются исключительно законодательством.



Техническое обслуживание

Крупнейшие операторы каршеринга сегодня — «Делимобиль», «Ситидрайв», «Яндекс Драйв» и BelkaCar. Они не просто покупают машины, но и тщательно следят за их внешним и внутренним состоянием, заключая партнёрства с дилерами и производителями.

Техническое обслуживание автомобилей каршеринга проходят регулярно в соответствии с регламентом производителя каждого конкретного автомобиля. Для этого сотрудники сервисов отвозят машины на собственные СТО и к сертифицированным партнёрам.

Наконец, автомобили регулярно моют и заправляют специалисты, а за состоянием автопарка следят централизованно: если на ТС поступила жалоба, его может быстро проверить и на месте квалифицированный механик. Если проблема небольшая — машину починят прямо на месте.

Благодаря этому автомобиль каршеринга может быть куда безопаснее обычной частной машины, которую обслуживают «когда придётся».

Важно отметить, что сам парк каршеринга у основных операторов состоит преимущественно из новых автомобилей. За внешним и внутренним состоянием машин тщательно следят, а принадлежность к сервису обозначается аккуратной наклейкой с символикой компании.

В среднем одну машину в столице сегодня арендуют 5-6 раз в сутки, что снижает общую нагрузку на дороги. Человек может даже не приобретать себе собственный автомобиль, если живёт в большом городе. Машины сервисов в Москве соответствуют экологическому классу Евро 5, и сервисы постепенно «подтягивают» к этой планке и регионы.

Часть 2. Каршеринг в городе

Юридическая ответственность

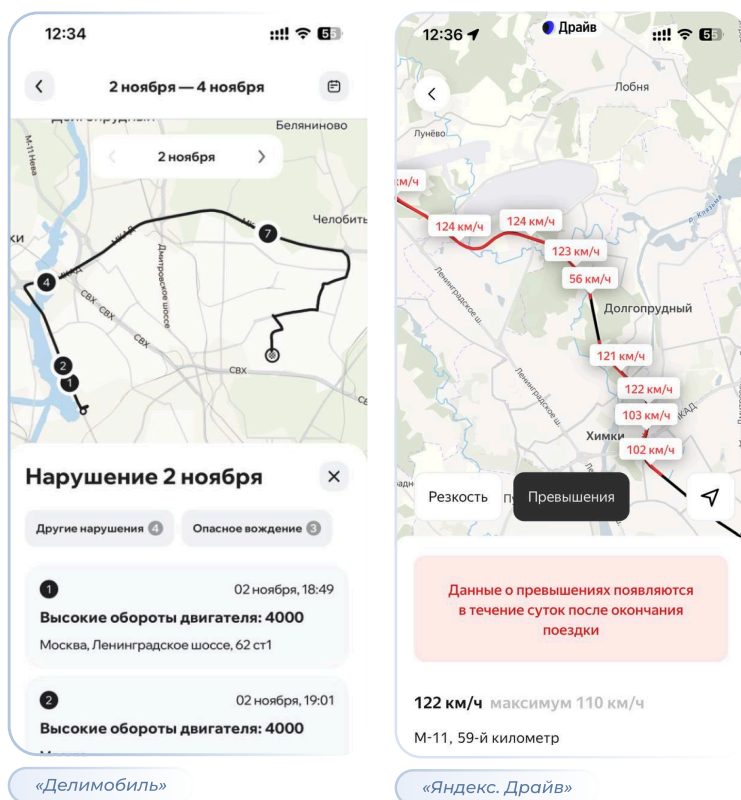
Бизнес строится на расчёте и избегает риска. Это в полной мере относится и к сервисам каршеринга. Договоры операторов с пользователями чётко разделяют права и обязанности. Если человек нарушит ПДД, сервис заплатит штраф, после чего выставит счёт пользователю. Просто так взять машину и устроить гоночный заезд по городу не получится.

Для регистрации в самом сервисе нужно предоставить не только водительское удостоверение, но и снимок лица. Сделать его повторно сервис может попросить в любой момент, и особенно в случае подозрительных действий: например, смены устройства. Так каршеринг проверяет, что доступ к аккаунту не получил кто-то другой.

Наконец, сервисы напрямую сотрудничают с местными властями и правоохранительными органами в городах присутствия. Это позволяет быстро выявлять злостных нарушителей правил и привлекать их к ответственности.

Правила операторов

Правила каршеринга не ограничиваются ПДД. Сервисы внимательно следят за тем, как пользователи ведут себя за рулём. За особо злостные нарушения водителя могут полностью заблокировать в сервисе: например, если он передаст управление другому человеку во время своей аренды. Но за поведением пользователя также следят даже в мелочах. За агрессивное вождение можно получить не только понижение рейтинга, но и штраф. Так сервисы берегут состояние своих машин и безопасность других участников дорожного движения.



Эти меры приносят результат: каршерингу доверяет **41% москвичей**. Каждый восьмой житель столицы уже пользуется этой услугой или рассматривает её как вариант. Для **9%** пользователей это вынужденная необходимость, а **3%** утверждают, что никогда не владели собственным автомобилем.

За более мелкие проступки предусмотрены штрафы. В основном они касаются отношения к машине.

Во всех сервисах запрещено:

- Оставлять мусор: салфетки, бутылки и другое;
- Наносить ущерб автомобилю, пачкать и портить авто снаружи и в салоне, курить и парить;
- Уносить с собой держатели, коврики;
- Использовать машину в коммерческих целях.

Отдельно хочется выделить отношение к неправильной парковке. За неё пользователь получит не просто штраф: ему придётся оплатить из своего кармана эвакуацию машины. Представители каршеринга постоянно перевозят машины между разными локациями и контролируют, чтобы их ТС не мешали проезду других авто и проходу пешеходов.

Ознакомиться с конкретными правилами можно в приложениях или на сайтах каршерингов: [«Делимобиль»](#), [«Ситидрайв»](#), [«Яндекс Драйв»](#), [BelkaCar](#).

Как сервисы каршеринга защищают своих водителей и других участников дорожного движения?

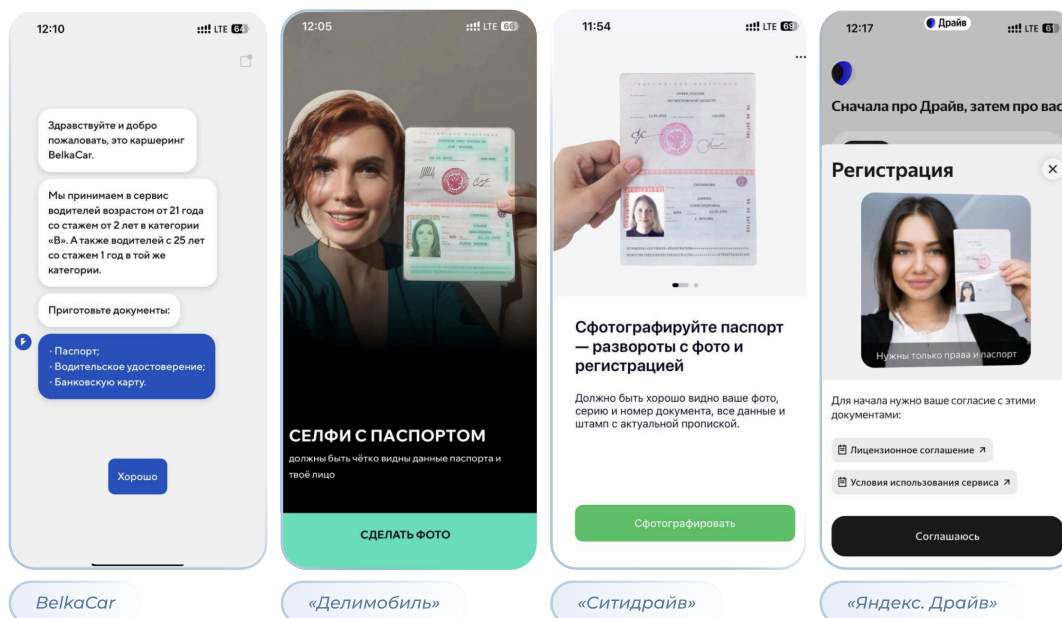
В предыдущей статье мы разобрали, чем машина каршеринга отличается от обычной. Набор «умного железа» и модификация внутреннего устройства автомобиля вносят существенный вклад в безопасность, усложняя его угон. Но это далеко не все меры, которые принимают сервисы.

Часть 1. Как операторы делают каршеринг безопасным

Проверка пользователей

Для регистрации в сервисе каршеринга пользователь загружает в приложение:

- сканы или фото водительского удостоверения;
- первые страницы паспорта;
- актуальное селфи.



Так компания связывает личность с конкретной учётной записью. Селфи могут запросить повторно перед началом любой поездки: легко «угнать» аккаунт и взять машину не получится.

Контроль за состоянием авто

Телематика в машине позволяет контролировать использование автомобиля. Операторы в режиме реального времени видят, если пользователь превышает скоростные лимиты, резко разгоняется и тормозит. О том, что машину нужно водить аккуратно, система предупреждает через приложение.

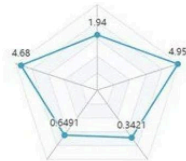
Данные телематики и отзывы от пользователей помогают сервисам поддерживать автомобили в хорошем состоянии. У операторов есть свои механики и СТО, а также партнёрские организации, которые помогают поддерживать машины в должном состоянии.

Свои системы контроля за поведением автомобилей разрабатывают и страховщики. Так, «Ренессанс страхование» для оценки поведения водителей сегодня применяет систему Exodrive, в основе которой лежит нейросеть, обученная на базе данных 32 млн водителей и 400 млрд километров пробега. Система анализирует более 100 различных параметров, влияющих на аварийность, позволяя предотвращать ДТП.

Цифровой профиль водителя



Скоринг водителя



Маневры водителя

Скоринг помогает определить риск попадания водителя в ДТП. Чем выше балл, тем аккуратнее езда и безопаснее манёвры.

🔗 Пример динамики скоринга и манёвров водителя в системе Exodrive, «Ренессанс страхование». Источник: [РБК](#)

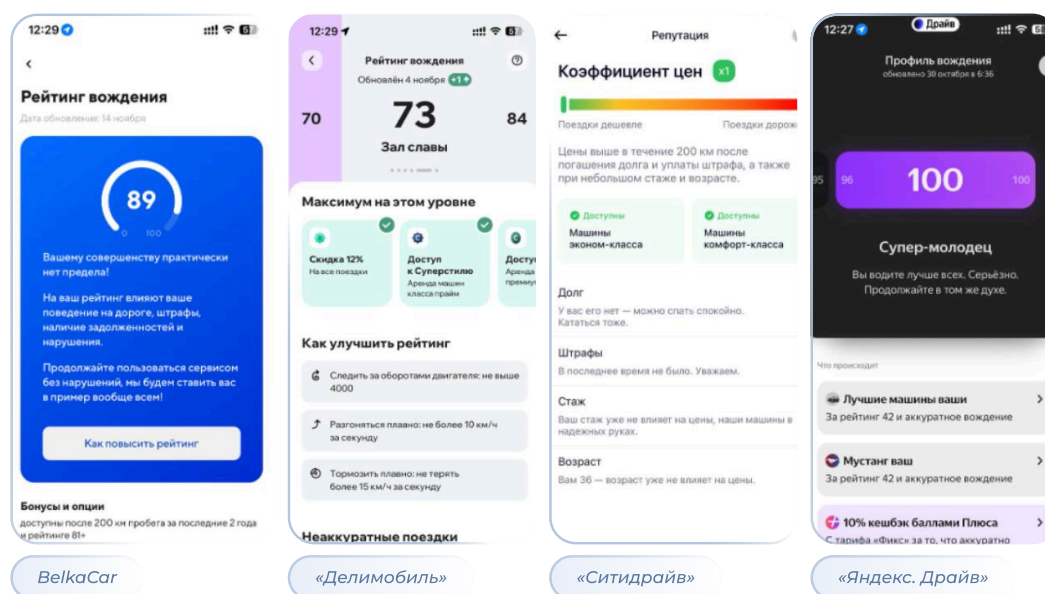
Сотрудничество с городскими властями

Формат сотрудничества варьируется в зависимости от региона. Например, в Москве операторы каршеринга в 2018 году подписали с властями совместную оферту. В её рамках определяется класс машин, оклейка, особенности работы телематики и передачи данных о поездках.

За расположением машин тщательно следят, чтобы они не мешали другим участникам дорожного движения и не заполняли все парковки в отдельных районах. В ответ операторы получают от города скидки на парковочные разрешения — соглашения об использовании платных парковок на особых условиях. Договоры заключаются и, например, с аэропортами, что ещё больше расширяет возможности каршеринга по сравнению с обычным прокатом авто.

Система рейтинга

Система рейтинга служит для контроля и поощрения пользователей. Сервисы собирают статистику о том, как пользователь ведёт себя на дороге, после чего формируют общую оценку аккуратности водителя. Высокий рейтинг даёт доступ к более выгодным тарифам и большему выбору машин, а низкий может привести к ограничению доступа или даже блокировке.



Перспективные технологии

Этим летом стало известно, что каршеринг Делимобиль совместно с Дептрансом Москвы и научно-исследовательским центром НАМИ будет тестировать модуль автоматического ограничения скорости на автомобилях. Пилот проекта запланирован на год и будет проводиться поэтапно. Как и на самокатах, технология физически ограничивает скорость, и ее нельзя отключить.

Часть 2. Как каршеринг снижает аварийность

Статистика и новости

Иногда в новостях появляются громкие случаи аварий на каршеринге, где водители нарушают правила ПДД и устраивают гонки. Но такие эпизоды — лишь капля в море. Благодаря мерам, принимаемым операторами, аварийность снижается каждый год.

В Москве за 9 месяцев 2024 года число аварий с каршеринговыми авто снизилось

НА **18%**

по сравнению с тем же периодом прошлого года: с 335 до 274 случаев, несмотря на увеличение числа поездок с 37,7 до 39,1 млн

По данным МВД

НА **7,7%**

сократилось количество ДТП с арендованными авто за первое полугодие 2024 года. Число аварий уменьшилось на 203 случая.

По данным «Ренессанс страхование», за 9 мес 2024 году каршеринги заявили всего

НА **7%**

больше страховых случаев, чем за аналогичный период прошлого года. При этом случаев, когда авто признавали непригодным к восстановлению («тотал»), стало на треть меньше.

«За последние три года частота страховых обращений по каршерингу держится на уровне около 20% — из 100 застрахованных автомобилей повреждения заявляют примерно по 20 в год. В 2022 году показатель снизился до 19,3% (на 6% ниже средней), что связано с удорожанием автомобилей и дефицитом запчастей, заставившими водителей быть осторожнее. В 2024 году частота страховых случаев снова выросла и составила 20,9%».



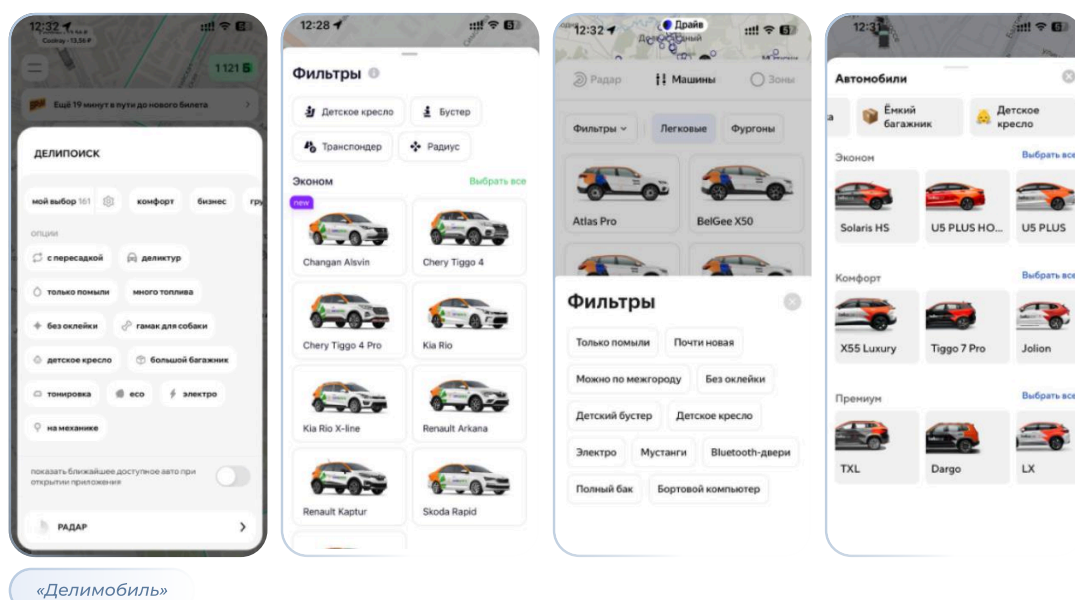
РЕНЕССАНС СТРАХОВАНИЕ
экспертиза по безопасности
каршеринга

Дополнительные меры

Сервисы каршеринга не только следят за поведением пользователей и штрафуют нарушителей, но и создают комфортные условия для разных категорий водителей.

Проверка пользователей

- Операторы предлагают:**
- **Дополнительные опции.**
В некоторых сервисах можно выбрать машины с автокреслами, специальными гамаками для перевозки собак и другими удобствами.
 - **Инклюзивные авто.**
Для водителей с ограниченными возможностями есть машины, которыми можно управлять только с помощью рук.



Эти меры не только упрощают жизнь пользователям, но и помогают сервисам контролировать соблюдение правил — например, чтобы никто не перевозил ребёнка без кресла или не посадил собаку просто на сиденье. Так сервисы становятся удобнее и безопаснее для всех.

Кроме того, операторы каршеринга проводят образовательные мероприятия: например, школы экстремального вождения.

На таких занятиях обучают, как справляться со сложными дорожными ситуациями, например, если человек попал на дорогу в гололёд.

Штрафы, бонусы, кешбэк: словарь шеринговых сервисов для новичков

Самые важные термины в алфавитном порядке

Рассказываем о главных особенностях каршеринга и кикшеринга, а также о преимуществах мобильного города.

Тэги для быстрой навигации:

[#безопасность](#)[#аренда](#)[#инфраструктура](#)[#экология](#)[#деньги](#)

Бонусы

[#безопасность](#)

Расчётные единицы, зачисляемые на бонусный счёт пользователя за выполнение определённых условий. Они накапливаются в процессе использования сервиса и могут быть списаны для получения скидки на следующую аренду или оплату тарифного пакета. Размер скидки зависит от уровня пользователя или рейтинга вождения. Бонусы не имеют наличного выражения — в денежном эквиваленте получить их нельзя. Условия использования бонусов у разных сервисов различаются.

Бронирование

[#аренда](#)

Опция, с помощью которой пользователь может зарезервировать самокат или автомобиль на определённое время. В период брони другие водители не могут взять транспортное средство в аренду. Обычно операторы предоставляют бесплатный период бронирования, по окончании которого начинается поминутное начисление стоимости.

Велодорожки

[#инфраструктура](#)

Специально выделенные полосы для движения велосипедистов, отделённые от проезжей части и тротуаров. Они обеспечивают безопасное передвижение на велосипеде и СИМ, минимизируя риск столкновения с другими участниками дорожного движения.

Велопарковки

#инфраструктура

Специализированные конструкции, предназначенные для хранения велосипедов, электросамокатов и других видов СИМ. Имеют несколько выделенных секций — пользователь может пристегнуть транспортное средство с помощью велосипедного замка или же просто оставить устройство в зоне разметки.

Виртуальные парковки

#инфраструктура

Парковочные места без конструкций. Обычно они отображаются такие парковки на карте в мобильном приложении, иногда для них также рисуют разметку и ставят специальный знак.

Велополосы

#инфраструктура

Участки проезжей части, предназначенные для движения велосипедистов. Они могут быть обозначены специальной разметкой и знаками. Велополосы позволяют велосипедистам передвигаться по основным маршрутам города, связывая различные точки назначения.

Зона завершения

#аренда

Место, где пользователь должен оставить автомобиль или СИМ, чтобы завершить аренду. Зоны завершения могут быть обозначены специальной разметкой или выделены как виртуальная территория на карте. Закончить поездку вне выделенной зоны нельзя: аренда будет продолжаться до тех пор, пока пользователь не привезёт самокат или машину в подходящее место. Если оставить ТС и получится (например, при сбое GPS), человек получит штраф.

Пользователи каршеринга могут оставлять машину в зонах платных парковок бесплатно или за свой счёт, в зависимости от соглашений города и операторов. Также сервисы предлагают льготные зоны парковки без доплаты, например, в аэропорту

Зона поездки

#аренда

Область, в пределах которой разрешено использование автомобиля или СИМ. Зоны поездки могут быть ограничены определёнными районами города или региона. Если покинуть предусмотренную для поездок территорию, самокат автоматически заблокируется, а водитель каршеринга получит штраф.

Зона с платой за завершение

#аренда

Район города, где установлена определённая цена за завершение аренды. Эти зоны обозначены на карте приложения, а сумма доплаты указана рядом. Стоимость завершения аренды добавляется к итоговой цене поездки из обычной зоны в зону с платой. Некоторые операторы каршеринга делают льготы для пользователей, которые используют суточный тариф или пакеты на большее количество дней, — доплачивать за парковку им не нужно.

Каршеринг

#аренда

Вид краткосрочной аренды автомобиля, при котором пользователь может взять автомобиль в одном месте и оставить его в другом, заплатив за использование по тарифу. Сам термин собран из двух слов: car (английское «автомобиль») и sharing (поделить), буквальный перевод — «совместное использование; передача другому».

Кикшеринг

#аренда

Услуга краткосрочной аренды электросамокатов, велосипедов, скутеров и других средств индивидуальной мобильности (СИМ). Пользователь может взять СИМ в одном месте и оставить его в другом, оплатив аренду по тарифу. Термин произошёл от выражения kick scooter (от англ. «самокат»), к которому просто добавили то же слово sharing.

Компенсация

#деньги

Меры, предпринимаемые операторами для возмещения пользователям возможных неудобств или потерь, которые связаны с использованием их услуг. Компании могут предложить компенсацию в виде скидки на следующую поездку или дополнительных бонусов — после технического сбоя, проблем с бронированием и ошибок в обслуживании.

Существует также компенсация за заправку топлива и омывающей жидкости, а ещё за мойку машины. Например, если пользователь заправляет авто на АЗС и использует собственные средства или топливную карту, предоставленную сервисом, он может получить компенсацию в виде бонусов или скидок на поездки. Компенсация за заправку и мойку может варьироваться в зависимости от условий конкретного оператора.

Кешбэк

#деньги

Бонусы, начисленные на бонусный счёт пользователя в соответствии с правилами акции при завершении аренды. Например, за каждую поездку может начисляться определённое количество бонусов, зависящее от расстояния, времени аренды или других условий.

Куаркод (QR-код)

#аренда

Один из видов штрих-кода, который нужно отсканировать для начала поездки. Встречается почти на всех самокатах кикшеринга. С его помощью приложение сервиса идентифицирует конкретное устройство и позволяет запустить именно его, а не одно из других СИМ рядом. Номер устройства также дублируется цифрами под QR-кодом.

Методы идентификации пользователей

#безопасность

Способы проверки личности в каршеринге и кикшеринге. Это могут быть биометрическая идентификация с помощью отпечатка пальцев или распознавание голоса, селфи, а также загрузка документов. Все эти методы направлены на обеспечение безопасности и удобства использования услуг аренды: чтобы злоумышленники не могли просто украсть чужой аккаунт.

Номерной знак

#безопасность

Государственные регистрационные знаки есть у всех автомобилей каршеринга. Частные самокаты ими не оснащены. Самокаты кикшеринга физическими номерами начали оснащать совсем недавно: табличку ставят на передней части самоката. Эти номера не являются государственными, но позволяют сервису быстро выявить конкретное устройство, если его пользователь совершил нарушение.

Ограничение скорости

#безопасность

Максимально допустимая скорость, которую разрешено развивать на автомобиле или СИМ. Для пользователей СИМ она составляет 25 км/ч, а в парках или скверах — 5-15 км/ч. Арендованные СИМ замедлятся автоматически, а за скоростью личных транспортных средств или авто необходимо следить самостоятельно. При нарушении правил пользователь получит штраф.

Ограничения допуска

#безопасность

Набор критериев, который определяет, человек в каком возрасте, с каким опытом вождения и оценкой в сервисе может получить доступ к определённым машинам в парке каршеринга. Обычно оценочные показатели у сервисов следующие:

1 Возраст. Операторы каршеринга и кикшеринга

устанавливают минимальный возраст для доступа к своим услугам.

Арендовать транспортное средство можно с 18 лет, однако некоторые компании, например, «Яндекс Драйв», требуют возраст от 21 года.

2 Водительский стаж. Так, аренда каршерингов «Яндекс.Драйв»

и Belkacar разрешена при наличии стажа вождения не менее двух лет,

в то время как взять автомобиль у «Делимобиля» и «Ситидрайва» можно сразу после того, как вы получите водительские права.

Ожидание/Блокировка/Пауза

#аренда

Функция, которая позволяет закрыть автомобиль или заблокировать колёса СИМ, чтобы предотвратить их перемещение без ведома арендатора. Активировать опцию можно с помощью мобильного приложения. В таком режиме человек может, например, спокойно сходить в магазин, а стоимость минуты простоя будет дешевле, чем в поездке.

Оферта

#аренда

Соглашение, которое обычно заключается между сервисом и пользователем, форма договора. Также есть оферта, которую подписывают власти города и представители сервисов, чтобы определить условия работы аренды на конкретной территории.

Пауза / ожидание

#аренда

Режим, в котором автомобиль или самокат всё ещё остаётся зарезервирован за пользователем, но не находится в движении.

Такая опция активируется вручную и позволяет человеку, например, оставить ТС и сходить в магазин. На этот период стоимость аренды обычно становится дешевле.

Перерасход километров и минут

#аренда

Ситуация, когда пользователь проехал больше километров, чем было предусмотрено выбранным тарифом, или арендует транспортное средство дольше отведённого ему времени. В таких случаях большинство операторов каршеринга и кикшеринга применяют дополнительную плату за каждый новый километр, а также за минуту или час сверх Пустановленного лимита.

Правила использования

#безопасность

Набор правил, которые необходимо соблюдать при использовании автомобиля или СИМ. Они могут включать ограничения скорости, правила парковки и другие аспекты. Например, сервисы каршеринга запрещают ездить с питомцем на переднем сиденье или оставлять в салоне мусор, а сервисы кикшеринга — перевозить груз, выступающий за пределы СИМ.

Все операторы также запрещают нарушать ПДД — сервисы могут выписать штраф, даже если пользователь не получил протокол от ГИБДД. Так, нельзя ездить вдвоём на одном самокате или сильно «лихачить» на машине.

Приложение

#аренда

Программа, с помощью которой пользователи могут бронировать, оплачивать и отслеживать свои поездки на автомобилях или СИМ. Приложение обычно доступно для смартфонов.

Программа лояльности

#деньги

– система поощрений и привилегий, которая предлагает дополнительные преимущества и вознаграждения за активное использование услуг. Основные элементы программы лояльности включают:

1 Бонусы и скидки. За каждую поездку или достижение таких целей, как количество поездок за месяц, пользователи могут получать бонусы или скидки на будущие аренды. Эти бонусы могут быть использованы для частичной или полной оплаты следующей поездки.

2 Уровни лояльности. Пользователи могут повышать свой статус в программе лояльности, выполняя ряд условий (например, количество поездок или сумма потраченных средств). С повышением статуса увеличиваются доступные привилегии и скидки.

3 Эксклюзивные предложения. Участники могут получать доступ к эксклюзивным предложениям, акциям и мероприятиям, которые недоступны для обычных пользователей.

4 Подарочные подписки и опции. Для поощрения особо активных пользователей могут предлагаться подарочные подписки на услуги (например, бесплатная аренда на определённый период) или эксклюзивные опции.

Стоимость километра и минуты #деньги

– фиксированная сумма, которая не зависит от пройденного расстояния или затраченного времени. Однако, если пользователь превысит оговорённое в тарифе расстояние или время аренды, он может получить счёт за перерасход. Размер дополнительной платы варьируется в зависимости от сервиса и условий тарифа.

Страховка #безопасность

Опция, которая подразумевает заключение страхового договора с компанией-партнёром сервиса. Она покрывает повреждение СИМ, ущерб своему имуществу и здоровью, а также третьих лиц. Как правило, операторы предоставляют расширенную (или полную) и базовую страховку, отличающиеся стоимостью и степенью покрытия.

Тариф #аренда

Стоимость использования автомобиля или СИМ в течение определённого времени. Тарифы могут варьироваться в зависимости от продолжительности аренды, класса автомобиля или СИМ, а также от местоположения и спроса. Как правило, операторы предоставляют тарифы-конструкторы и пакетные тарифы под разные задачи.

Например, каршеринг Ситидрайв предлагает поминутный тариф от 10 рублей за минуту для коротких поездок, тариф «Фикс» с установленной ценой до выбранной точки и другие. А водители BelkaCar могут арендовать авто на 2 дня и 600 км от 6 тысяч рублей или выбрать другие опции.

Телематика #безопасность

Набор оборудования в машинах каршерингах и СИМ кикшерингов. С его помощью осуществляется контроль за транспортом. С его помощью операторы сервисов могут следить за состоянием своих ТС, записывать маршрут в режиме онлайн. Всё это позволяет быстро выявлять нарушителей. А если человек за рулём ведёт себя опасно, машину или самокат могут дистанционно заблокировать.

Шеринг

#аренда

(от англ. share – «делиться») Обмен ресурсами между людьми для удовлетворения личных потребностей. Бизнес-модель работает так: собственники сдают транспортное средство в аренду другим пользователям, и получают за это денежное вознаграждение.

Штрафы

#безопасность

Денежные взыскания, которые могут быть наложены за нарушение правил использования автомобиля или СИМ. Они могут включать штрафы за превышение скорости, неправильную парковку и другие нарушения.

Экологичность

#экология

Стремление к снижению негативного воздействия на окружающую среду. Экологичность может быть достигнута за счёт использования электромобилей, велосипедов и других экологически чистых транспортных средств.

Электродвигатель

#экология

Устройство, играющее ключевую роль в работе электротранспорта (автомобили, электросамокаты и электровелосипеды), а также гибридных машин. Электродвигатели обеспечивают движение транспортных средств, делая их экологически чистой и бесшумной альтернативой традиционным транспортным средствам.

Спасибо за внимание



Контакты редакции

EDITORS@MOBILITYMAG.RU

Прислать материал, опубликовать
экспертную колонку

HI@MOBILITYMAG.RU

Общие вопросы

PARTNERS@MOBILITYMAG.RU

Сотрудничество, реклама в журнале

Над выпуском работали

ПОЛИНА ВОЛКОВА

главный редактор

АЛЕКСАНДРА БОДИНА

автор

ЯНА ВОРОТЯГИНА

переводчик

ЮРИЙ НИКОЛАЕВ

руководитель проекта

ДАРЬЯ СОЛОВЬЕВА

автор

АНАСТАСИЯ НЕКРАСОВА

дизайнер

ЮЛИЯ ЦАЙ

редактор

ЯНА ПОДДУБЧАК

автор

НИКОЛАЙ КОВАЧЕВИЧ

иллюстратор

ИЛЬЯ СКЛЮЕВ

автор и редактор



Электронная версия журнала

→ [Подписаться на ежемесячную
рассылку журнала](#)

Партнёры выпуска



РЕНЕССАНС СТРАХОВАНИЕ
экспертиза по безопасности
каршеринга



АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ
экспертиза по безопасности
кикшеринга