

ВЫПУСК #4

МОБЙЛИТИ

ЖУРНАЛ О НОВОЙ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ В РОССИИ

БЕЗОПАСНОСТЬ

КАРШЕРИНГ

КИКШЕРИНГ

ИНФРАСТРУКТУРА

АНАЛИТИКА



 АЛЬФА
СТРАХОВАНИЕ

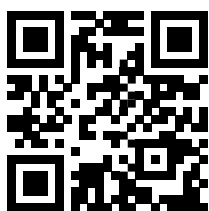
Ренессанс®
страхование

О чём этот выпуск

Новая мобильность стала частью повседневной жизни: кто-то едет на самокате до метро, кто-то берёт машину, чтобы заехать в три места за час. Так раньше стали привычными такси или доставка.

Но чем больше таких поездок, тем важнее понимать, как всё это устроено: кто отвечает за безопасность, какие решения принимают города, что меняется в правилах. Чтобы новая мобильность действительно делала города лучше, всем, кто к ней причастен — от операторов до мэрий, — важно держать руку на пульсе. Для этого мы создали журнал «Мобилити».

Добро пожаловать в четвёртый 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

ЮРИЙ НИКОЛАЕВ

руководитель проекта

ЮЛИЯ ЦАЙ

выпускающий редактор

ИЛЬЯ СКЛЮЕВ

редактор и автор

АЛЕКСАНДРА БОДИНА

автор

АНДРЕЙ ВДОВИН

автор

ДАРЬЯ СОЛОВЬЕВА

автор

ИГНАТ АНИКЕЕВ

аналитик

ЕКАТЕРИНА СОФЬИНА

корректор

АНАСТАСИЯ НЕКРАСОВА

дизайнер

НИКОЛАЙ КОВАЧЕВИЧ

иллюстратор

Содержание

Ключевые выводы

- 4 Главное в этом выпуске

Кикшеринг

- 8 Как Екатеринбург интегрирует кикшеринг в транспортную систему города
- 11 Соглашения и дорожные карты: как города договариваются с операторами
- 15 Парковки для СИМ: как города наводят порядок на улицах
- 23 Тюмень тормозит самокаты. Зачем городу ограничения, которые делают транспорт бесполезным?
- 29 Запрет использовать электросамокаты ночью. Зачем Тюмень лишает жителей транспорта?
- 34 От 10 до 0 км/ч. Зачем Тюмень тормозит самокаты на перекрёстках?

Исследование рынка кикшеринга

- 39 Экономика рынка в цифрах. Коротко
- 40 Основные игроки: Whoosh, МТС Юрент и Яндекс Go
- 43 Безопасность. Что делают сервисы?
- 44 Инфраструктура. Регулирование на федеральном уровне
- 45 Инфраструктура. Что могут делать города?
- 46 Аварийность СИМ. Проблемы статистики

Каршеринг

- 48 В каких городах каршеринг полезен городу и удобен жителям: мнение эксперта
- 51 Опасно ли допускать к управлению каршерингом 18-летних водителей
- 58 Каршеринг и туризм: как аренда авто перезапускает внутренние поездки по России

Словарь

- 70 Основные понятия

Ключевые выводы

Кикшеринг

в 12,5 раз

вырос российский рынок кикшеринга с 2020 по 2024 год.

→ [ЧИТАТЬ БОЛЬШЕ В САМОМ АКТУАЛЬНОМ ИССЛЕДОВАНИИ РЫНКА](#)

401,01 тыс. самокатов

суммарное количество самокатов в российском кикшеринге к концу сезона 2024 года.

→ [ПОДРОБНЕЕ — В СВЕЖЕМ ИССЛЕДОВАНИИ РЫНКА](#)

25,3 млн человек

воспользовались сервисами аренды электросамокатов в России в 2024 году.

→ [ПОДРОБНЕЕ — В СВЕЖЕМ ИССЛЕДОВАНИИ РЫНКА](#)

на 30%

снизилось число ДТП с кикшерингом в Екатеринбурге благодаря сотрудничеству администрации с операторами. В частности — введению новых медленных зон.

→ [ЧИТАТЬ МАТЕРИАЛ ПОЛНОСТЬЮ](#)

Главные новости за апрель 2025 года

- Сервисы кикшеринга снизили максимальную скорость самокатов во всех городах присутствия до 20 км/ч.
- МТС Юрент и Whoosh повысили штраф за управление электросамокатом лицом младше 16 лет.
- Whoosh заключил соглашение о сотрудничестве с Московским метрополитеном.
- Также Whoosh начал начислять вушбаллы за поездки на низкой скорости. Сервис побуждает пользователей выбирать невысокий темп езды.

Каршеринг

на 14%

в среднем ниже тяжесть аварий по вине 18–21-летних. Каршеринг даёт возможность молодым водителям быстрее садиться за руль и накапливать опыт вождения.

→ [ЧИТАТЬ МАТЕРИАЛ ПОЛНОСТЬЮ](#)

лишь в 1,5%

аренд водители каршеринга превышают скорость.

по данным Делимобиля

→ [ЧИТАТЬ МАТЕРИАЛ ПОЛНОСТЬЮ](#)

на 70%

выросло количество поездок продолжительностью более одного дня. Водители стали активнее использовать каршеринг для внутреннего туризма.

среди пользователей Делимобиля

→ [ЧИТАТЬ МАТЕРИАЛ ПОЛНОСТЬЮ](#)

Главные новости за апрель 2025 года

- BelkaCar запустил междугородние путешествия, а также понизил минимальные требования по возрасту водителя до 19 лет и стажа — до одного года.
- Ситидрайв запустил долгосрочную аренду авто в четырёх городах: в Туле, Ярославле, Рязани и Твери.
- Делимобиль начал работу в Ярославле и Челябинске.
- Яндекс Драйв добавил более 100 новых зон завершения аренды в Москве, Санкт-Петербурге, Казани, Екатеринбурге и Сочи.
- Ситидрайв впервые вышел в прибыль: в 2024 году она составила 1,9 млрд рублей при выручке по РСБУ в 25 млрд рублей.
В Делимобиле по итогам первого квартала 2025 года увеличили выручку от B2B-каршеринга на 44%. BelkaCar планирует привлечь в ходе pre-IPO до 2 млрд рублей.

Кикшеринг

Сервис краткосрочной аренды электросамокатов и других СИМ в России

МТС ЮРЕНТ

Год запуска: 2018
Городов присутствия: 181
Флот: 150 тыс самокатов

WHOOSH [ВУШ]

Год запуска: 2019
Городов присутствия: 61
Флот: 214,2 тыс самокатов

ЯНДЕКС GO

Год запуска: 2021
Городов присутствия: 13
Флот: 65 тыс самокатов

*По данным журнала
Мобилити за 2024 год*

Эксперты раздела



АЛЕКСАНДР ШУМСКИЙ

автоюрист, автор канала
[«Александр Шумский»](#)



АЛЕКСЕЙ РАДЧЕНКО

специалист по городскому
и транспортному
планированию



АРКАДИЙ ГЕРШМАН

урбанист, автор канала
[«Город для людей»](#)



АРКАДИЙ КАЮГИН

автор паблика
[«Тюмень для людей»](#)



ВИТАЛИЙ ГАЕВСКИЙ

профессор МАДИ,
доктор технических наук



ДМИТРИЙ ГУСЕВ

предприниматель
и общественный деятель



ДМИТРИЙ КУДИНОВ

координатор ассоциации
[«Пошли-поехали»](#)



ИЛЬЯ ПОЗДНЯКОВ

руководитель Департамента
архитектуры
и градостроительства
Краснодарского края



МАРИНА АВРАМЕНКО

автор канала
[«Формула женской
безопасности»](#)

Партнёр раздела



АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ

экспертиза по безопасности
кикшеринга

Как Екатеринбург интегрирует кикшеринг в транспортную систему города

В Екатеринбурге прокатные самокаты стали не развлечением, а частью транспортной системы. Город не вводит запреты — он выстраивает диалог: с операторами, жителями и силовыми структурами.

Мы поговорили с представителем Департамента информационной политики Екатеринбурга и узнали, как выстроено взаимодействие с операторами, какие меры снижают число нарушений и чего не хватает для системного развития микромобильности.

2020ГОД ЗАПУСКА СЕРВИСА
КИКШЕРИНГА**94%**ДОЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ
ПОЕЗДОК***14,7 тыс.**

СИМ В ГОРОДЕ

более 4 тыс.НАРУШИТЕЛЕЙ С НАЧАЛА
СЕЗОНА В 2025 ГОДУ

WHOOSH [ВУШ]



МТС ЮРЕНТ



ЯНДЕКС GO

Самокаты — это транспорт, а не игрушка

Сегодня в Екатеринбурге работает три оператора кикшеринга: Яндекс Go, Whoosh и МТС Юрент. Арендные самокаты стали здесь привычным транспортом. С началом сезона все три оператора нарастили парк.

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

«Это уже не про развлечения. Горожане используют самокаты как средство передвижения из точки А в точку Б — и статистика операторов подтверждает это», — говорит представитель мэрии.

Удобно, но не для всех

Как отмечают в мэрии, оценивать влияние кикшеринга на городскую транспортную систему пока сложно: нужно подождать результаты сезона и новой транспортной реформы. Однако удобство самокатов уже очевидно, особенно в часы пик и в районах с нехваткой общественного транспорта.

При этом важно учитывать обратную сторону — отношение жителей.

«Мы фиксируем рост негатива из-за поведения части пользователей. Это езда вдвоём, троём, игнорирование правил на пешеходных переходах. Поэтому в городе регулярно проходят рейды с участием ГИБДД и даже прокуратуры», — поясняет чиновник.

В рейдах лично участвует прокурор Екатеринбурга, а на жалобы жителей оперативно реагируют сотрудники Департамента транспорта.

На 30% меньше нарушений — за счёт диалога

Несмотря на критику, число нарушений в 2024 году снизилось на 30%. Этого удалось добиться не через жёсткие запреты, а благодаря постоянному контакту с операторами.

«Мы связываемся с операторами каждую неделю — чаще всего в администрации, при участии замглавы города Рустама Галамова. Есть и общий чат, где обсуждаются нарушения и меры реагирования», — отмечает представитель мэрии Екатеринбурга.

Такой подход стал альтернативой запретам, которые применяли в других городах. Например, в Перми самокатам фактически перекрыли доступ в центр. Екатеринбург же сделал ставку на гибкие соглашения и предупредительный контроль.

Регистрационные номера и безопасность

Одной из практических мер стало внедрение крупных регистрационных номеров на самокатах. Первым шаг сделал Яндекс Go, затем к инициативе подключились другие операторы. До начала лета номера должны стать читаемыми с обеих сторон — это позволит быстрее идентифицировать нарушителей и фиксировать инциденты через камеры или фото от прохожих.

Дополнительно в городе внедряются зоны с ограничением скорости или полным запретом движения — например, в местах массового отдыха пешеходов.

Соглашения с операторами

Все операторы, работающие в Екатеринбурге, подписали официальные соглашения с администрацией. В них прописаны нормы эксплуатации, поведение в общественных пространствах, стандарты обслуживания и меры безопасности.

«С одной стороны, мы обязаны обеспечить безопасность и комфорт для всех. С другой — понимаем, что самокаты удобны для части горожан. Компании идут навстречу и готовы подстраиваться под городские запросы», — подчёркивает представитель администрации.

Советы другим городам

Кикшеринг — это не временное явление, а часть городской жизни. По мнению представителя мэрии, вступать в клинч с операторами — не лучшая стратегия. Гораздо целесообразнее вести диалог, договариваться и гибко настраивать правила — это выгоднее для всех: и для бизнеса, и для жителей.

Соглашения и дорожные карты: как города договариваются с операторами

В одних городах кикшеринг уже стал частью транспортной системы, в других — только начинает внедряться. С ростом популярности самокатов возрастает и потребность в чётких, локально адаптированных правилах.

Федеральные нормы: ПДД для СИМ, законы, рекомендации Минтранса — задают основу, но не решают все задачи на местах. Поэтому власти и операторы заключают соглашения и дорожные карты — документы, в которых прописаны правила взаимодействия с учётом местных особенностей. Разбираемся, как они работают, что регулируют и зачем нужны.

Что обсуждают города и операторы

У каждого города свои особенности, но соглашения с кикшеринговыми операторами обычно касаются следующих вопросов:

- Правила размещения парковок.
- Медленные и запретные зоны для поездок.
- Обмен данными о поездках.
- Совместные инициативы: от школ вождения до социальной рекламы.

В чём разница между соглашением и дорожной картой

- Соглашение фиксирует общие принципы сотрудничества и правила работы сервиса.
- Дорожная карта — это конкретный план действий: кто, что и когда делает. В ней указываются мероприятия, ответственные стороны и сроки.

Часто соглашение с городом и дорожная карта с участием ГИБДД работают в городе одновременно. В некоторых случаях обходятся устными договорённостями.

Чем это полезно городам

1 КОНТРОЛЬ ЗА ПОРЯДКОМ И БЕЗОПАСНОСТЬЮ

С помощью документов можно определить зоны использования самокатов — например, места, где нужно снизить скорость или ограничить проезд. Это помогает упорядочить использование самокатов. Например:

- В Москве действует более 250 медленных зон.
- В Екатеринбурге после подписания соглашения число ДТП с кикшерингом снизилось на 30% — благодаря новым зонам и контролю со стороны ГИБДД.
- В Воронеже лишь 10% ДТП проходят с участием самокатов кикшеринга.

2 БЫСТРАЯ РЕАКЦИЯ НА ЖАЛОБЫ

Город получает прямой канал связи с оператором. Если, например, жители жалуются на парковку у подъезда, оператор может проверить, насколько ситуация системна, и принять меры.

3 ДОСТУП К ДАННЫМ

Данные о поездках помогают развивать инфраструктуру: проектировать разметку, велодорожки, выбирать места для парковок.

В Сириусе, например, данные используют для планирования и оперативного устранения нарушений.

4 СОВМЕСТНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

Операторы и власти регулярно запускают школы вождения и обучающие кампании. В 2024 году операторы проводили занятия в учебных заведениях городов присутствия.

- Более чем в 40 городах прошли городские школы вождения.
- Более 2 млн человек прошли обучение офлайн.
- Более 100 мероприятий провели операторы кикшеринга.
- Более чем в 30 учебных заведениях России проходили занятия.

5 АДАПТИВНОСТЬ

Соглашения — это гибкий инструмент, который развивается вместе с городом. По итогам каждого сезона условия могут меняться: власти и операторы пересматривают зоны использования, корректируют количество самокатов, планируют обучающие кампании и внедряют новые меры безопасности.

Чем это важно для операторов

1 ЛЕГИТИМНОСТЬ

Соглашения — пусть и не обязательны по закону — формируют официальную рамку, особенно в новых городах, где доверие нужно выстраивать с нуля.

2 БЫСТРАЯ КОММУНИКАЦИЯ

После подписания соглашений создаются рабочие группы, через которые проще и быстрее решать вопросы.

3 ВОЗМОЖНОСТЬ ДЛЯ ТЕСТОВ

Соглашения позволяют внедрять новшества до принятия федеральных законов. Например, технологии для замедления самокатов в конкретных зонах начали тестировать в 2022 году в Москве, а сейчас медленные зоны есть во всех городах присутствия сервисов.

Примеры городов, где активно работают соглашения



В Москве

- Работа по соглашениям позволяет тестировать новшества на электросамокатах (например, новую разметку), прежде чем закрепить их.
- Развивается система виртуальных парковок — зон, обозначенных только в приложении. Они не перегружают улицы и стали частью инфраструктуры благодаря документам — в законодательстве они пока не закреплены.
- Работает верификация через Mos ID.



В Сириусе

- Власти получают расширенные данные обо всех самокатах: их проценте заряда, статусе (в аренде, свободный самокат, недоступен), скорости передвижения и обезличенные треки каждой поездки.
- Используют данные для планирования парковок, велоинфраструктуры и улучшения маршрутов общественного транспорта.



В Казани

- Город получает расширенные данные по поездкам от оператора.
- В 2024 году нанесено более 80 разметок для парковок — один из образцовых городов по порядку на тротуарах.



В Ижевске

- Оператор кикшеринга предоставляет тепловые карты, по которым город строит новые велодорожки в рамках проекта «Велокаркас».
- 96 новых велопарковок появилось в 2024 году.



В Воронеже

- Приняли первую дорожную карту по развитию кикшеринга — в ней согласовали целый комплекс мероприятий по улучшению системы аренды электросамокатов.
- Лишь 10% ДТП проходят с участием самокатов кикшеринга.
- В зонах ограничения скорости не зафиксировано ни одно ДТП с участием арендованных самокатов.
- Операторы провели курсы по безопасному вождению для студентов ВГТУ и организуют для них стажировку.

Для успешной интеграции кикшеринга нужен диалог между городом и операторами. Соглашения и дорожные карты — это гибкие инструменты, которые делают этот диалог конструктивным, а регулирование — эффективным. Федеральные нормы закладывают основу, но нюансы — за регионами. И именно здесь такие документы показывают свою силу.

Парковки для СИМ: как города наводят порядок на улицах

Для пользователей арендный самокат хорош тем, что его можно взять в одном месте, а оставить в другом. Чтобы сохранить порядок и сделать микромобильность комфортной для всех, города выделяют специальные парковочные места для самокатов.

В этом материале вместе с Ильёй Поздняковым, руководителем Департамента архитектуры и градостроительства Краснодарского края, и Дмитрием Гусевым, предпринимателем и общественным деятелем, разбираемся, как грамотно организовать парковки и что для этого нужно учитывать.

Рассказываем:

- Почему парковки — важная задача для города.
- Плюсы и минусы разных парковок.
- Как города работают с операторами.
- Что учитывать при планировании.

Почему парковки для самокатов должны беспокоить город?

Прокатные самокаты расширяют транспортную доступность: их арендуют, чтобы быстро доехать туда, куда неудобно дойти пешком или ехать на машине. Такой сценарий удобен для пользователей и снижает нагрузку на общественный транспорт в часы пик.

Чтобы устройства не копились в случайных местах, города вместе с операторами определяют зоны для парковки и оперативно реагируют на сигналы от жителей. Парковки размещают там, где это удобно всем участникам движения.

«Специально выделенные зоны помогают решить проблему хаотичной парковки: они упорядочивают пространство, делают использование СИМ предсказуемым, а городской ландшафт — более безопасным и комфортным».



ДМИТРИЙ ГУСЕВ

предприниматель
и общественный деятель

Виды парковок для самокатов

Не все парковки одинаково удобны. Вот основные форматы и их особенности:

Виртуальные парковки

Виртуальная парковка — это зона, отмеченная в приложении оператора. Иногда её дополнительно обозначают разметкой на асфальте и знаком. Чаще всего такие парковки располагаются на тротуарах:



- Перпендикулярная разметка — на широких тротуарах.
- Диагональная — на узких.

Виртуальная парковка.
Источник: [Whoosh](#)

⊕ Плюсы:

Разметку наносят сами операторы — это не требует затрат со стороны города.

Такие парковки можно быстро создать или убрать.

Операторы отслеживают их загруженность и могут перераспределять самокаты.

⊖ Минусы:

Геолокация не всегда точна — самокат может оказаться «вне зоны».

При неправильном размещении парковка мешает пешеходам.

Работает только для шеринговых самокатов — частные устройства здесь не оставляют.

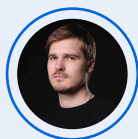
Стационарные конструкции

Стационарные парковки — это металлические стойки или секции, к которым можно пристегнуть средства индивидуальной мобильности и велосипеды.



Стационарная парковка.
Источник: Пресс-служба МТС Юрент

«Стационарные парковки для СИМ нужно размещать с учётом контекста: архитектуры, назначения территории и сценариев передвижения. У входных групп зданий — особенно в общественных пространствах — важно предусмотреть удобные и безопасные площадки, где человек сможет пристегнуть самокат или велосипед. Такая инфраструктура должна быть логично встроена в маршрут пользователя».



ИЛЬЯ ПОЗДНЯКОВ

руководитель Департамента архитектуры
и градостроительства Краснодарского края

+ Плюсы:

Подходят для всех — и арендных самокатов, и личных СИМ.

Легко заметны в городе — можно найти без карты в приложении.

Более устойчивы и долговечны при правильном обслуживании.

− Минусы:

Дорогие и сложные в установке.

Нельзя оперативно перенести при изменении трафика или маршрутов.

Требуют регулярного обслуживания — от покраски до проверки креплений.

Гибридный формат

В некоторых городах устанавливают гибридную виртуальную парковку: стационарная конструкция с цифровой меткой в приложении оператора кикшеринга. Такое парковочное место удобно для арендаторов и владельцев СИМ и при этом позволяет операторам отслеживать заполненность парковки.



Гибридная парковка

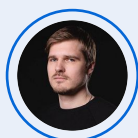


Источник: [Российская общественная инициатива](#)

Парковочные карманы

В этом формате одно место в автомобильном парковочном кармане отводится для самокатов и велосипедов.

«Я скептически отношусь к парковочным карманам: если их не отгораживать столбиками, их займут автомобили. Такие зоны могут работать, но только при чёткой организации. Главное — не перегнуть: в угоду одним участникам движения мы не должны ущемлять других. Здесь важен баланс».



ИЛЬЯ ПОЗДНЯКОВ

руководитель Департамента архитектуры и градостроительства Краснодарского края

⊕ Плюсы:

Парковка не занимает место на тротуаре и не мешает пешеходам.

Официально регулируется ПДД — автомобили не могут занять это место.

Разметку наносят операторы — бесплатно для города.

Особенно эффективно в центре, где важен каждый метр пространства.

⊖ Минусы:

Нужны знаки и делинаторы для выделения зоны.

Необходимо сократить количество парковочных мест для автомобилей.

«С одной стороны, мы обязаны обеспечить безопасность и комфорт для всех. С другой — понимаем, что самокаты удобны для части горожан. Компании идут навстречу и готовы подстраиваться под городские запросы», — подчёркивает представитель администрации.

Что делают операторы, чтобы в городе были парковки

Операторы шеринга активно участвуют в формировании городской инфраструктуры:

- Наносят разметку парковок — за свой счёт.
- Передают городам данные о популярных маршрутах, загруженности улиц и парковочных зонах.
- Анализируют поездки и предлагают удобные, безопасные места для новых парковок.
- Оперативно реагируют на обращения жителей и власти: добавляют парковки там, где их не хватает, и убирают — там, где мешают.
- Следят за порядком: контролируют, чтобы самокаты на парковках не создавали помех другим участникам движения.

Почему городу важно сотрудничать с операторами?

«Компании могут участвовать в софинансировании инфраструктуры, оказывать техническую поддержку, предоставлять аналитику, помогать выстраивать культуру цивилизованного использования СИМ.

Операторы кикшеринга — это источники ценных данных. Их сервисы становятся цифровыми сенсорами городской мобильности. Тепловые карты, сценарии поездок, данные о времени, маршрутах, спросе — это целая база для принятия решений.

Когда кикшеринговые компании действительно участвуют в развитии инфраструктуры — это становится шагом к созданию удобных, комфортных и в некотором смысле умных городов».



ДМИТРИЙ ГУСЕВ

предприниматель
и общественный деятель

Что учитывать при планировании

Парковки нельзя ставить в случайном месте: они должны быть встроены в общую транспортную систему города и соответствовать нормативам.

«Размещать парковки нужно там, где они востребованы. Сейчас они нередко устанавливаются „абы где“, без анализа реального трафика.

Городу стоит опираться на данные: точки старта и финиша маршрутов, карты поездок, плотность трафика. Но не менее важно вовлекать самих пользователей: проводить опросы, анализировать сценарии использования. Также стоит учитывать стратегию развития районов, генпланы, будущие точки притяжения: они подсказывают, где формируется устойчивый спрос».



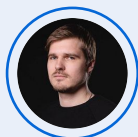
ДМИТРИЙ ГУСЕВ

предприниматель
и общественный деятель

«Первый сигнал — это поведение самих пользователей. Если велосипеды регулярно пристёгивают к заборам, столбам и другим неподходящим объектам, значит, в этом месте, очевидно, не хватает парковки.

Второй критерий — точки притяжения и доступность. Например, если торговый центр находится в сложной транспортной развязке, добраться туда на СИМ или велосипеде может быть затруднительно. Но даже в таком случае имеет смысл предусмотреть небольшую парковку. А вот в парке, где много велодорожек и рядом жилые дома или частный сектор, спрос на велопарковку, скорее всего, будет значительно выше.

Также стоит учитывать аудиторию: если объект ориентирован на молодёжь или студентов, вероятность активного использования СИМ и велосипедов возрастает — и необходимость в парковке становится очевидной».



ИЛЬЯ ПОЗДНЯКОВ

руководитель Департамента архитектуры
и градостроительства Краснодарского края

Что ещё учитывается при планировании парковочного места:

- Ширина тротуаров и плотность пешеходного трафика — парковка не должна мешать движению.
- Удобство для всех участников — важно сохранять баланс между интересами пешеходов, автомобилистов и пользователей СИМ.
- Градостроительная и транспортная стратегия — решения должны соответствовать дорожной карте, утверждённой Правительством РФ, и стратегии развития транспортной сети города.
- Точки притяжения и повседневные маршруты горожан — парковки размещают там, где действительно востребованы.
- Рекомендации федеральных властей.

Нормативные документы

1 СП 396.1325800.2018

«Улицы и дороги населённых пунктов. Правила градостроительного проектирования» устанавливает требования к проектированию улично-дорожной сети с учётом СИМ.

2 ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОТ 3 ДЕКАБРЯ 2014 Г. №1300.

Временные сооружения и конструкции для хранения СИМ и велосипедов, не требующие разрешения на строительство, могут размещаться без предоставления земельных участков и установления сервитутов. Например, их нельзя оформлять как пункты проката и нестационарные торговые объекты.

Как сделать так, чтобы парковки работали

- Наносить разметку с указанием вместимости парковки — это поможет избежать переполнения.
- Устанавливать знак «Парковка для СИМ», чтобы обозначить зону для размещения самокатов и велосипедов.
- Обозначить запреты — в зонах, где стоянка недопустима, обязательно устанавливать знак «Стоянка запрещена» для СИМ, чтобы избежать нарушений и конфликтов с жителями.

Тюмень тормозит самокаты. Зачем городу ограничения, которые делают транспорт бесполезным?

В Тюмени обсуждают новые правила для арендных самокатов. Среди прочего, планируется ограничить скорость движения до 10 км/ч по всему городу, до 20 км/ч — на велодорожках и велополосах.

Мы собрали мнения экспертов в сфере транспорта, урбанистов и авторов блогов о городской среде, чтобы понять, к чему приведут такие меры, и действительно ли они сделают город безопаснее.

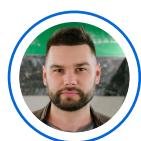
Ограничение скорости в 10 км/ч делает самокаты бесполезными

Алексей Радченко отмечает: в условиях отсутствия велоинфраструктуры и данных об эффективности, снижение скорости выглядит необоснованным решением.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

Ограничение в 10 км/ч делает самокаты практически бесполезными в транспортном плане, так как с учетом остановок и пауз, средняя скорость упадет практически до пешеходной.

При этом ограничение в 20 км на велодорожках не играет особой роли, так как соответствующей инфраструктуры нет в достаточном объеме. Более того, не ясны причины такого ограничения, статистики или каких-либо доказательств что скорость в 10 км более безопасна не приводится. Ночных ограничений для автомобилей или других транспортных средств нет.



АЛЕКСЕЙ РАДЧЕНКО,
специалист по городскому
и транспортному планированию

Скорость 10 км/ч бессмысленна и небезопасна

Профессор МАДИ Виталий Гаевский рассказывает о рисках ограничения скорости до 10 км/ч.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

«10 км/ч — это даже не скорость. Механический самокат разгоняется до 14 км/ч, а тут на электросамокате предлагается ехать медленнее. На такой скорости теряется не только смысл поездки, но и устойчивость — человек не может нормально управлять СИМ».



ВИТАЛИЙ ГАЕВСКИЙ,
профессор МАДИ,
доктор технических наук

Медленные самокаты станут дороже такси

Аркадий Каюгин объясняет, как снижение скорости влияет на стоимость и привлекательность кикшеринга — и почему это может отбросить спрос назад.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

«Снижение скорости электросамокатов до 10 км/ч на всей территории города лишает их транспортной функции. При перемещении на небольшие расстояния в центре города электросамокаты вполне неплохо конкурировали с такси.

При снижении скорости до 10 км/ч стоимость поездки на то же расстояние вырастет примерно вдвое. И на такси будет дешевле и быстрее.

При снижении скорости число активных пользователей кикшеринга явно снизится. Окупится ли это снижение увеличением средней стоимости поездки — прогнозировать сложно».



АРКАДИЙ КАЮГИН
автор паблика [«Тюмень для людей»](#)

Развитие инфраструктуры — это задача властей

Автоюрист Александр Шумский отмечает: снижение скорости самокатов до 10 км/ч — это попытка компенсировать нехватку велоинфраструктуры за счёт ограничений. Проблема не в самокатах — а в отсутствии городской стратегии.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

«Я категорически против ограничения скорости самокатов до 10 км/ч. Это правило абсолютно не обосновано ни с точки зрения логики, ни с точки зрения городской мобильности.

10 км/ч — это минимальная скорость, на которой двухколёсный транспорт в принципе может устойчиво ехать. Такая мера резко снижает мобильность — как граждан, так и служб доставки. Самокат перестаёт быть транспортом.

*Главная причина таких ограничений, как заявили сами городские власти, — отсутствие велоинфраструктуры. **Логика следующая: «Мы не сделали велополосы — и вместо этого ограничим скорость».** Но разве не власти отвечают за инфраструктуру? Ведь именно у них есть бюджет и полномочия планировать и строить.*

Если сравнивать с автомобилями, это выглядело бы так: мы не построили дороги, поэтому разрешим машинам ездить только со скоростью 10 км/ч. Но ведь задача автопроизводителей — не прокладывать дороги. Так почему кикшеринговые операторы или граждане должны компенсировать отсутствие городского планирования?

Важно понимать: электросамокат даёт доступность в радиусе 5 км — это альтернатива личному автомобилю, особенно для коротких поездок. Это снижает нагрузку на общественный транспорт, уменьшает трафик, снижает необходимость покупать машину. Особенно для тех, кто не возит детей и передвигается по району.

Снижение разрешённой скорости в 2,5 раза (с 25 до 10 км/ч) — это катастрофа с точки зрения транспортной эффективности».



АЛЕКСАНДР ШУМСКИЙ

автоюрист,
автор канала [«Александр Шумский»](#)

Арендные самокаты — не главная проблема

Урбанист Дмитрий Кудинов объясняет: ограничения касаются только арендных СИМ, в то время как частные устройства, часто более мощные, остаются вне регулирования — и это ставит под вопрос эффективность запретительных мер.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

«Если «обезопасить город» только за счёт регулирования прокатных СИМ, то это не решат главную проблему.

В городе много других видов индивидуальной мобильности, которые не регулируются также централизованно как кикшеринг: частные электросамокаты (часто мощнее прокатных), моноколёса, электровелосипеды, а также работники служб доставок, которые часто ездят фактически на электро-мопедах и электро-мотоциклах, маскируя их под СИМ.

Эти участники движения тоже нарушают правила, могут быть мощнее, быстрее и потенциально опаснее, но программно-аппаратных ограничений для них не предусмотрено.

Даже если кикшеринги выполняют все условия, город может не увидеть ожидаемого улучшения, потому что сохраняется много других участников движения на СИМ.

Ограничения, направленные только на кикшеринги, — это шаг в сторону определения оптимального баланса между допустимыми характеристиками СИМ и безопасностью их эксплуатации, однако это может не привести к желаемым результатам».



ДМИТРИЙ КУДИНОВ

дизайнер городской среды, урбанист, руководитель объединения [«Урбанистический форум»](#), координатор ассоциации [«Пошли-поехали»](#) по инфраструктуре и безопасности

А как в других странах?

Аркадий Каюгин показывает, что даже в зарубежной практике ограничения скорости ниже 13–16 км/ч встречаются крайне редко — и чаще при условии развитой велоинфраструктуры, которой Тюмени пока не хватает.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

В мировой практике снижения скорости электросамокатов до 10 км/ч на всей территории города, кажется, не было. Даже в «тихих» зонах ограничения обычно 13-16 км/ч (8-10 миль/час).

Однако есть города, где езда по тротуарам на электросамокатах полностью запрещена и карается штрафом. Как правило, это предусматривает наличие развитой велоинфраструктуры, чем Тюмень пока похвастаться не может. Иногда вводят ограничение скорости на первую поездку для вновь зарегистрированных пользователей.

В Чикаго, например ограничение для таких поездок составляет как раз 10 км/ч. Это выглядит вполне разумно. Такое ограничение можно ввести, например, на первые поездки, или первые километры для нового пользователя.



АРКАДИЙ КАЮГИН

автор паблика [«Тюмень для людей»](#)

Скорость не влияет на аварии

Если опираться на исследования транспортных экспертов из МАДИ, скорость 20–25 км/ч не является ключевым фактором ДТП. Аварии происходят из-за:

- езды вдвоём;
- проезда через дорогу в неположенном месте;
- слишком юного возраста водителя.

Но вместо точечного регулирования город выбирает ограничение скорости — и тем лишает Тюмень одного из видов транспорта.

Вместо развития инфраструктуры власти выбрали путь ограничений

Урбанист Аркадий Гершман подводит итог: с новыми ограничениями самокат перестанет быть полноценным транспортом, а горожане — теряют инструмент для удобного передвижения.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

«С точки зрения чиновников, самокаты стали новой проблемой — появились жалобы от пешеходов, увеличилась аварийность. Решений тут два: либо развивать велоинфраструктуру, что требует усилий, времени и политической воли. Либо идти по знакомому пути: ограничивать, запрещать и упрощать. И мы как раз это и наблюдаем. Есть аварии ночью — значит, запретим самокаты ночью. Есть ДТП на перекрёстке — вместо анализа аварийности, редизайна, оценки треугольников видимости и работы в рамках Vision Zero, просто блокируем самокаты. До абсурда: фактически превращаем их в недвижимость.

К сожалению, это не разовый сбой, а симптом — система не умеет работать с новыми вызовами и решает проблемы так, как привыкла: через запреты.

Из-за новых ограничений самокат перестаёт быть транспортом. Он теряет свои ключевые преимущества, а пользователи просто уйдут. Мы наблюдаем, как город отказывается от новой мобильности».



АРКАДИЙ ГЕРШМАН

урбанист,
автор канала [«Город для людей»](#)

Запрет использовать электросамокаты ночью. Зачем Тюмень лишает жителей транспорта?

В Тюмени обсуждают новые правила для арендных самокатов. Среди предложений — запрет на ночные поездки с 22:00 до 07:00.

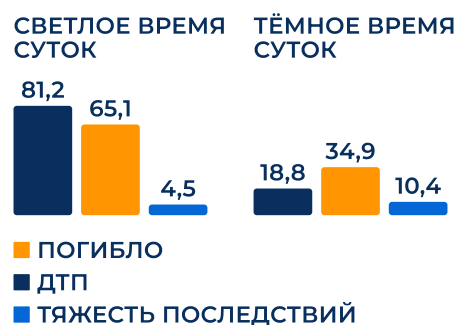
Мы собрали мнения экспертов в сфере транспорта, урбанистов и авторов блогов о городской среде, чтобы понять, к чему приведут такие меры, и действительно ли они сделают город безопаснее.

⚠ По новому регламенту, **использовать прокатные СИМ ночью будет нельзя**. До 31 августа запрет с 22:00 до 06:00, а с сентября — до 07:00.

По данным АльфаСтрахования, в Тюмени в 2024 году количество страховых случаев на СИМ в вечернее и ночное время снизилось на 41% по сравнению с 2023 годом. При этом количество страховых случаев с вредом здоровью и травмами снизилось на 46%.



МВД не публикует отдельную статистику по авариям с СИМ в ночное время, поэтому оценить общее количество происшествий невозможно. Однако данные по велосипедам показывают: более 80% ДТП происходят днём.



Источник: Российская общественная инициатива

Ночь — самое безопасное время для поездок на СИМ

Профессор МАДИ Виталий Гаевский отмечает, что из-за отсутствия пешеходного трафика ночное время безопаснее для поездок.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

«Ночью почти нет пешеходов. Это как раз самое безопасное время для СИМ. В темноте люди не толпятся на тротуарах, движения меньше, а значит — меньше рисков».



ВИТАЛИЙ ГАЕВСКИЙ

профессор МАДИ,
доктор технических наук

Нет статистики, чтобы лишать людей права на ночные поездки

Специалист по транспортному планированию Алексей Радченко подчёркивает: из-за отсутствия статистики запрет на ночные поездки выглядит необоснованным решением, которое ограничивает мобильность горожан.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

«Ограничения по ночному использованию самокатов делают недоступными транспортные корреспонденции в период, когда другие варианты перемещений резко ограничены: общественный транспорт не ходит или ходит редко, перемещения пешком небезопасны, а стоимость поездки на такси может быть высокой.

В связи с отсутствием данных по числу нарушений или ДТП в ночные часы, мера кажется не объективной и ухудшающей права людей на мобильность. Это так же может сказать на изменении (маргинализации) в целом ночной жизни и поведения людей вечером в городе, например, через снижение числа жителей на улице».



АЛЕКСЕЙ РАДЧЕНКО

специалист по городскому
и транспортному планированию

Иногда СИМ — единственный способ доехать до нужного места ночью

Урбанист Дмитрий Кудинов объясняет, почему такие ограничения вредят жителям — особенно в малых и средних городах, где общественный транспорт недоступен ночью.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

«В некоторых городах арендные самокаты и велосипеды — это единственный доступный способ передвижения ночью, замещающий общественный транспорт, потому что общественный транспорт уже не работает, а каршеринг есть не везде и доступен не всем».



ДМИТРИЙ КУДИНОВ

дизайнер городской среды, урбанист, руководитель объединения [«Урбанистический форум»](#), координатор ассоциации [«Пошли-поехали»](#) по инфраструктуре и безопасности

Как ограничивают ночные поездки в других странах

Аркадий Каюгин, автор паблика «Тюмень для людей», сравнивает предлагаемые ограничения с западными примерами и приходит к выводу, что от новых запретов выиграет только рынок такси.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

Мне кажется эта идея вредной. Хотя такие ограничения придумали не в Тюмени и не в России. В том же Чикаго электросамокаты блокируются с 22:00 до 5:00. Для исключения езды в состоянии алкогольного опьянения ночные ограничения вводятся в Скандинавских странах. Но не только же из бара можно ехать поздно вечером! От нововведений выиграют только таксисты.



АРКАДИЙ КАЮГИН

автор паблика [«Тюмень для людей»](#)

Но вместо точечного регулирования город выбирает запреты — и тем лишает Тюмень одного из видов транспорта, который мог помочь добраться домой.

Запрет поездок ночью угрожает жизни и здоровью женщин

Эксперт по женской безопасности Марина Авраменко подчёркивает: поездки на самокате ночью помогают женщинам избежать рискованных ситуаций, когда общественный транспорт не ходит, а такси и пешая прогулка кажутся опасными.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

«В 22 часа и позже многие женщины, особенно молодые, всё ещё находятся вне дома — и это нормально. Как им передвигаться по городу? Автобусы уже почти не ходят, такси небезопасно — нередко водители ведут себя агрессивно или позволяют себе лишнее. Пешком — далеко и тем более рискованно.

Самокат движется быстро и маневренность у него высокая. На нём можно издали заметить опасность — человека или группу — и объехать их безопасным маршрутом. Даже если кто-то и заметит — догнать не сможет.

Очевидно, что такой запрет ставит женщин — как более уязвимую к насилию часть жителей города — в опасное положение и увеличивает риски для их жизни, здоровья и благополучия. И эти риски гораздо выше, чем те, которые может создать женщина на самокате.

Если в городе нет женского такси или оно малодоступно, важно оставить для женщин возможность пользоваться арендными самокатами в любое время суток — в том числе ночью».



МАРИНА АВРАМЕНКО

эксперт по женской безопасности и самозащите, автор канала [«Формула женской безопасности»](#)



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

Согласно последнему опросу Дотт, 33% женщин-пользователей арендуют Дотт, чтобы доехать до дома ночью без страха.

Вместо развития инфраструктуры власти выбрали путь ограничений

Урбанист Аркадий Гершман подводит итог: с новыми ограничениями самокат перестанет быть полноценным транспортом, а горожане — теряют инструмент для удобного передвижения.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

«С точки зрения чиновников, самокаты стали новой проблемой — появились жалобы от пешеходов, увеличилась аварийность. Решений тут два: либо развивать велоинфраструктуру, что требует усилий, времени и политической воли. Либо идти по знакомому пути: ограничивать, запрещать и упрощать. И мы как раз это и наблюдаем. Есть аварии ночью — значит, запретим самокаты ночью. Есть ДТП на перекрёстке — вместо анализа аварийности, редизайна, оценки треугольников видимости и работы в рамках Vision Zero, просто блокируем самокаты. До абсурда: фактически превращаем их в недвижимость.

К сожалению, это не разовый сбой, а симптом — система не умеет работать с новыми вызовами и решает проблемы так, как привыкла: через запреты.

Из-за новых ограничений самокат перестаёт быть транспортом. Он теряет свои ключевые преимущества, а пользователи просто уйдут. Мы наблюдаем, как город отказывается от новой мобильности».



АРКАДИЙ ГЕРШМАН

урбанист,
автор канала [«Город для людей»](#)

От 10 до 0 км/ч. Зачем Тюмень тормозит самокаты на перекрёстках?

В Тюмени обсуждают новые правила для арендных самокатов. Среди прочего, на оживлённых перекрёстках власти предлагают ввести «лестничный» способ ограничения скорости: 10 → 7 → 5 → 0 км/ч.

Мы собрали мнения экспертов в сфере транспорта, урбанистов и авторов блогов о городской среде, чтобы понять, к чему приведут такие меры, и действительно ли они сделают город безопаснее.

К чему приведёт «лестничное» торможение?

Одна из главных претензий к «лестничному торможению» — его техническая непродуманность. Профессор МАДИ Виталий Гаевский объясняет, почему ступенчатое замедление не только неудобно, но и опасно для всех участников движения.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

«Если в зоне перекрёстка СИМ тормозится до нуля, его нельзя даже вести рядом — он блокируется. Фактически, теперь людям предлагают перетаскивать 25-килограммовый самокат через дорогу как чемодан.

А ещё любое транспортное средство, обладая инерцией, имеет тормозной путь. Если будет плавное замедление, как положено, — меньше 1 м/с^2 , то тормозной путь от одной ступени до другой растянется метров на 5–10 и будет больше зоны ограничения. При резком замедлении высока вероятность опрокидывания вперёд. Это кардинальное ухудшение безопасности движения».



ВИТАЛИЙ ГАЕВСКИЙ

профессор МАДИ,
доктор технических наук

Скорость меньше 7 км/ч опасна для водителя и окружающих

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

Представьте, едет автомобиль, и вдруг его дистанционно замедлили. Мгновенно произойдёт столкновение. То же самое будет происходить на тротуарах, когда попытаются ступенчато замедлять самокаты — пешеход будет сталкиваться с самокатом, опережая его по скорости. Кроме того, скорость перемещения пешехода — 7–8 км/ч. Если скорость движения самоката окажется ниже скорости пешехода, движение станет опасно — пешеход будет насккивать на самокат. Кроме того, для самоката скорость ниже 7 км/ч неустойчива — при такой низкой скорости он начинает вилять, будет высокая вероятность ударить рядом идущего пешехода.



ВИТАЛИЙ ГАЕВСКИЙ

профессор МАДИ,
доктор технических наук

О чём говорит статистика?

Автоюрист Александр Шумский отмечает, что по статистике жертвами ДТП становятся сами водители самокатов из-за аварий с автомобилями.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

«Сама по себе идея плавного снижения скорости логична. Но она снова упирается в одну проблему: те, кто не обеспечил безопасность через инфраструктуру, теперь пытаются компенсировать это техническими ограничениями самокатов.

Большая часть участников микромобильности — это не прокатные самокаты. Моноколёса и большинство электросамокатов вообще не бывают в аренде, они в частном пользовании. Люди покупают их, потому что это дешевле и удобнее. А значит, вводя ограничения только для кикшеринга, город ничего не решает.

Более того, нам не показывают ни статистику, ни аналитику, ни исследования. А когда данные всё-таки появляются, они говорят совсем о другом: в 2024 году на самокатах погибло 54 человека, из них 51 — это сами водители самокатов, в основном в ДТП с автомобилями. Только трое — пешеходы. И всё же это самокатов пытаются ограничить, а не машины, которые стали причиной этих смертей.

Когда говорят, что самокатчики ездят по тротуарам — а где им ездить? По проезжей части опаснее. Пока нет инфраструктуры, тротуары остаются единственным способом передвижения.

Поэтому это не просто спорное решение. Это пример того, как городские власти подменяют решение проблемы имитацией безопасности. Не построили инфраструктуру — и запрещаем движение».



АЛЕКСАНДР ШУМСКИЙ

автоюрист,
автор канала [«Александр Шумский»](#)

Остальные СИМ не смогут тормозить по GPS

Урбанист Дмитрий Кудинов подчёркивает, что ограничение скорости у самокатов возможно лишь у арендуемых устройств. А значит, затрагивает лишь малую часть пользователей — в то время как реальные меры безопасности должны быть направлены на инфраструктуру и всю аудиторию пользователей СИМ.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

«Проблема в том, что ограничения применяются только к кикшерингу, у которого есть техническая возможность «тормозить по GPS».

Остальные участники движения — частные велосипеды, моноколёса, механические самокаты, доставщики и т.п. — не ограничиваются ничем. Они могут ехать как угодно быстро и где угодно.

В результате возникает перекос: регулируется только малая часть пользователей, и это не решает проблему целиком. Настоящую безопасность на перекрёстках оптимально обеспечивать не «программными тормозами», а:

- инфраструктурой (удобная геометрия, видимость, покрытия, меры успокоения трафика),
- нормативами, которые охватывают всех участников движения, а не только прокатный сервис.

Сейчас идёт профессиональный диалог о том, как решать эти конфликты, потому что готового решения пока нет. Но важно, что операторы кикшеринга хотя бы пробуют внедрять технологии безопасности, в отличие от общей транспортной системы»



ДМИТРИЙ КУДИНОВ

дизайнер городской среды, урбанист, руководитель объединения [«Урбанистический форум»](#), координатор ассоциации [«Пошли-поехали»](#) по инфраструктуре и безопасности

Вместо развития инфраструктуры власти выбрали путь ограничений

По мнению Аркадия Гершмана, власти Тюмени вместо системной работы над городской средой выбрали знакомый путь ограничений и лишают самокат транспортной функции.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

«С точки зрения чиновников, самокаты стали новой проблемой — появились жалобы от пешеходов, увеличилась аварийность. Решений тут два: либо развивать велоинфраструктуру, что требует усилий, времени и политической воли. Либо идти по знакомому пути: ограничивать, запрещать и упрощать. И мы как раз это и наблюдаем. Есть аварии ночью — значит, запретим самокаты ночью. Есть ДТП на перекрёстке — вместо анализа аварийности, редизайна, оценки треугольников видимости и работы в рамках Vision Zero, просто блокируем самокаты. До абсурда: фактически превращаем их в недвижимость.

К сожалению, это не разовый сбой, а симптом — система не умеет работать с новыми вызовами и решает проблемы так, как привыкла: через запреты.

Из-за новых ограничений самокат перестаёт быть транспортом. Он теряет свои ключевые преимущества, а пользователи просто уйдут. Мы наблюдаем, как город отказывается от новой мобильности».

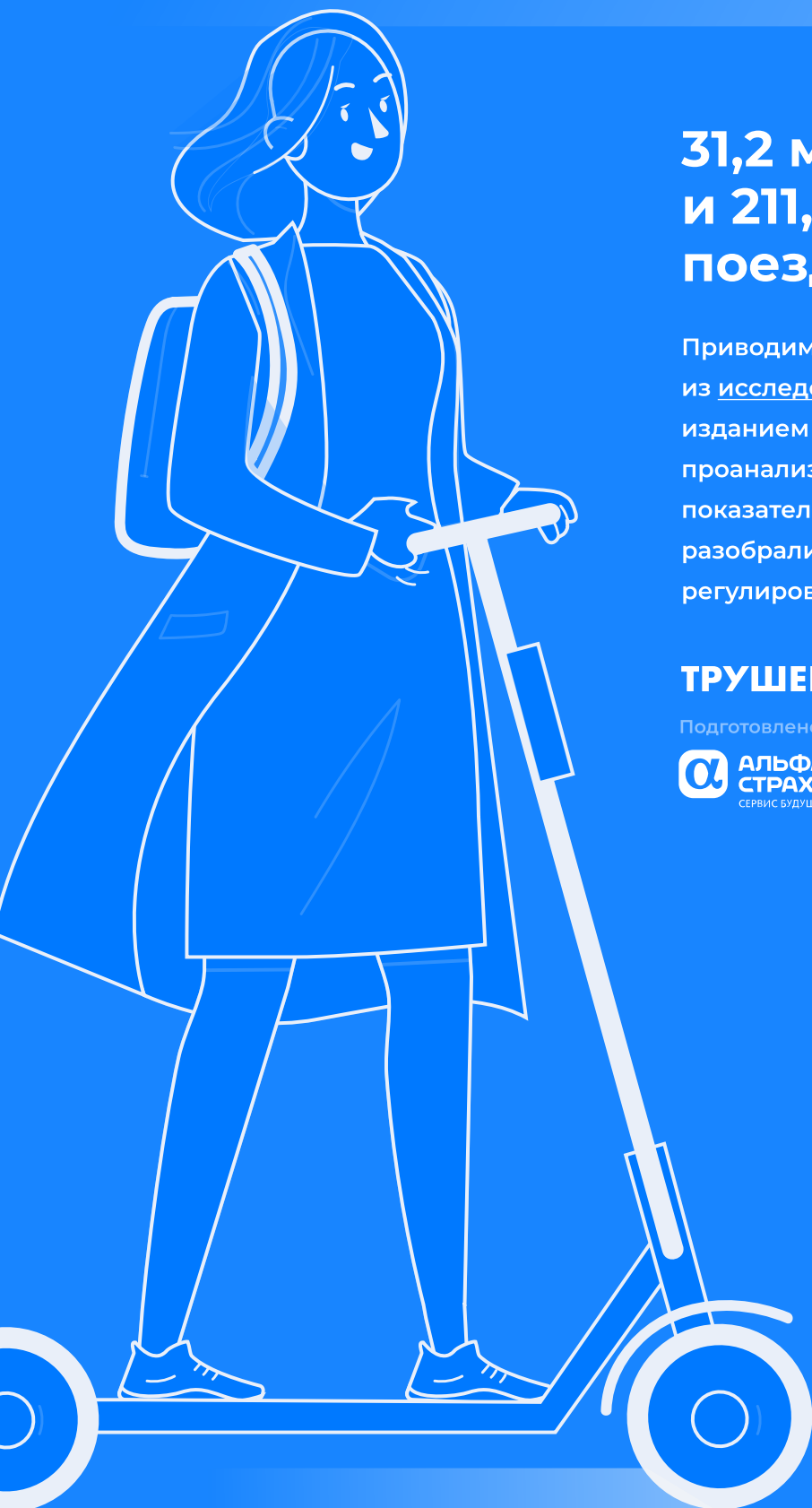


АРКАДИЙ ГЕРШМАН

урбанист,
автор канала [«Город для людей»](#)

Но вместо точечного регулирования город выбирает запреты — и тем лишает жителей Тюмени смысла пользоваться средствами индивидуальной мобильности.

Исследование рынка шеринга электросамокатов в России. Сезон 2024



**31,2 млрд рублей
и 211,7 млн
поездок за сезон**

Приводим ключевые слайды и цифры из [исследования](#), подготовленного изданием «Трушеринг». Авторы проанализировали основные показатели рынка и подробно разобрали темы безопасности, регулирования и инфраструктуры.

ТРУШЕРИНГ

Подготовлено при поддержке

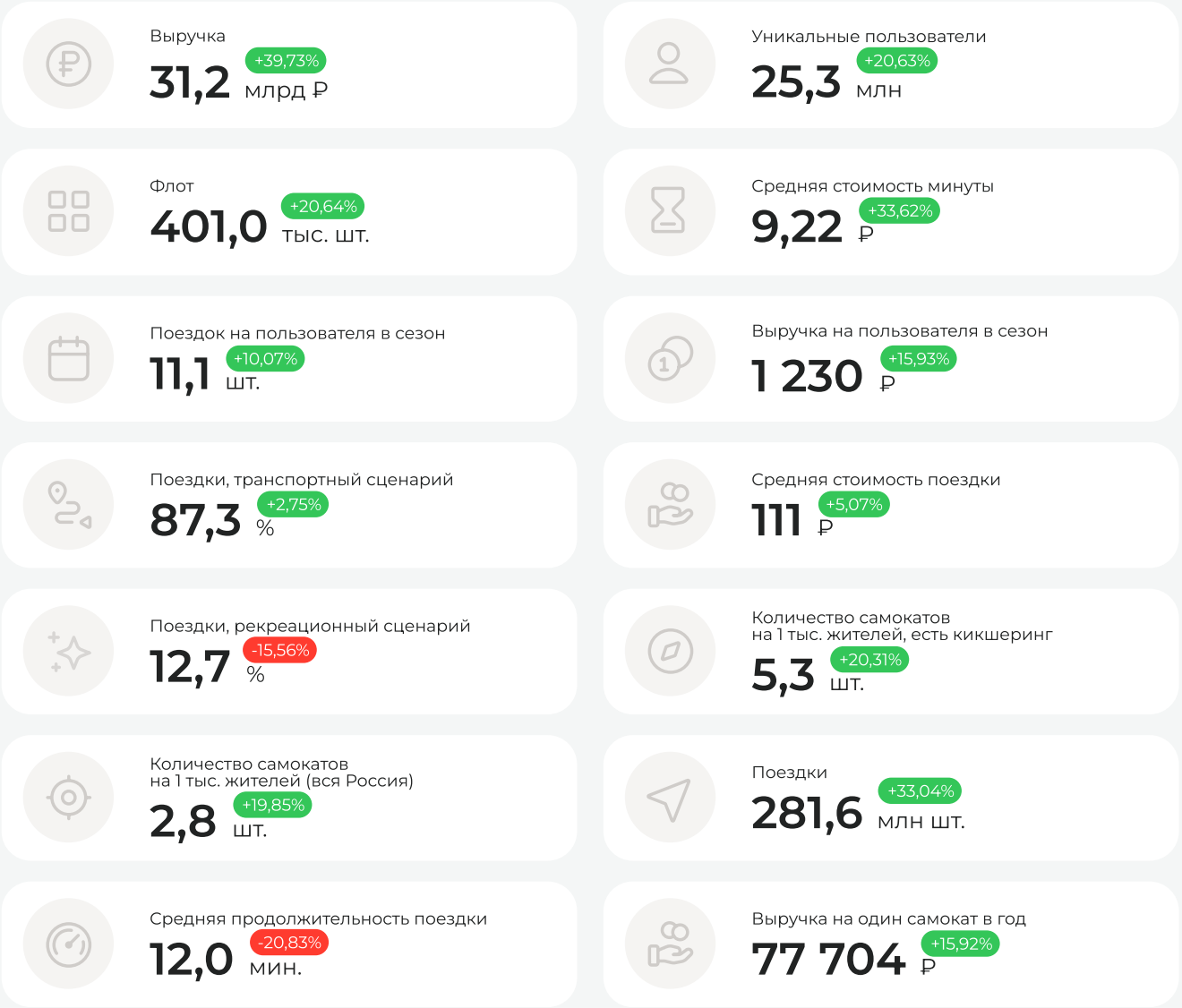


**АЛЬФА
СТРАХОВАНИЕ**
СЕРВИС БУДУЩЕГО В НАСТОЯЩЕМ



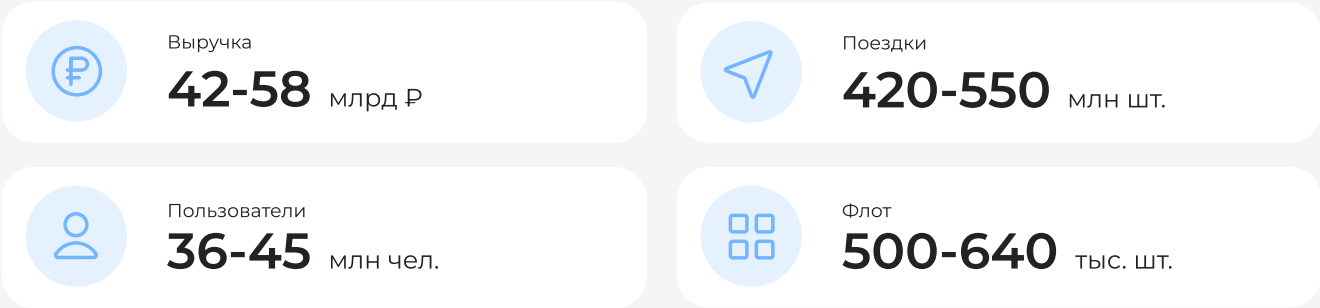
**innova
transport**

Экономика рынка в цифрах. Коротко



Прогнозы компаний на 2027 год

Топ-3 компании дают следующие прогнозы о росте рынка до 2027 года по основным показателям:



* в 2023 и предыдущих годах объём рынка в деньгах, показатели количества поездок, флота, пользователей и производных показателей был рассчитан на основе данных по РФ и зарубежным регионам (СНГ, Латинская Америка). В 2024 году этот показатель рассчитан на основе данных только по России. Это прямо влияет на показатель изменения год к году в процентном соотношении

** Средняя стоимость минуты рассчитана исходя из данных по выручке, количеству поездок и средней продолжительности поездки

WHOOSH

Год запуска

2019

Выручка за 2024 год

14,3 +33,30%
млрд Р

Флот. Количество СИМ

214,2 +42,90%
тыс. шт.

Количество локаций
присутствия в России

52 +10,64%
локаций

Общее количество
регионов присутствия

61 +10,91%
регион

Количество пользователей,
прошедших обучение
офлайн

1,5 млн чел.

Количество пользователей,
прошедших обучение
онлайн

2 млн чел.

Доля поездок
по транспортному
сценарию

90 +5,88%
%

Количество поездок
за сезон

149,7 +44,087%
млн шт.

Зарегистрированные
пользователи

27,6 +35,297%
млн шт.

Вес самоката

до 35 кг

Максимальная скорость

20 км/ч

Возраст для аренды

18+

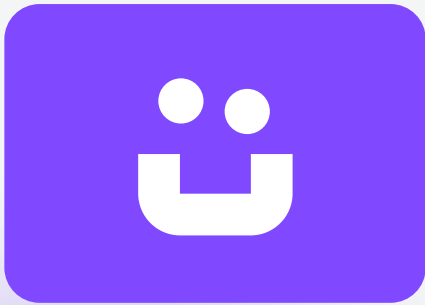
Возраст для аренды
в отдельных городах

16+

Ключевые события сезона

- Добавил опцию мгновенного старта WKey, оснастил СИМ индивидуальными номерными знаками;
- Внедрил опцию Антитандем против поездок вдвоём;
- Разработал технологию построения безопасного маршрута для самокатов, разрешил арендовать СИМ с 16 лет;
- Запустил тест на реакцию на барных улицах.

*Данные из публично раскрытых операционных и финансовых показателей Whoosh для инвесторов. Эти данные приведены для слайда компании и отражают показатели по всем локациям сервиса, включая зарубежные рынки. Для расчёта показателей по всей отрасли использовались непубличные данные по РФ.



Год запуска

2018

GMV за 2024 год

12,6 +67,60%
млрд ₽

Флот. Количество СИМ

160 +25,98%
тыс. шт.

Количество локаций
присутствия в России

187 +26,35%
локаций

Зарегистрированные
пользователи

23,1 +54,00%
млн чел.

Средняя
продолжительность
поездки

14 мин.

Количество пользователей,
прошедших обучение
офлайн

2 млн чел.

Доля поездок
по транспортному
сценарию

86 +1,18%
%

Количество
поездов за сезон

100,3 +45,57%
млн шт.

Количество пользователей,
прошедших обучение
онлайн

150 +50,00%
тыс. чел.

Средняя
длина поездки

2,2 км

Максимальная скорость

20 км/ч

Вес самоката

25 кг

Возраст для аренды

18+

Ключевые события сезона

- Приобрёл компанию Eleven для развития собственного RnD-центра;
- Представил самокаты собственной разработки Юрент 2.0;
- Запустил аренду электровелосипедов в Москве и Подмоскowie;
- Запустил услугу аренды павербанков;
- Выписал более 63,3 тысячи штрафов и заблокировал порядка 12 тысяч аккаунтов за тяжкие нарушения в Москве.

* Данные из публично раскрытых операционных и финансовых показателей Whoosh для инвесторов. Эти данные приведены для слайда компании и отражают показатели по всем локациям сервиса, включая зарубежные рынки. Для расчёта показателей по всей отрасли использовались непубличные данные по РФ.



Год запуска

2021

Общее количество локаций
присутствия сервиса
в мире

16 +128,57%
локаций

Флот. Количество СИМ

65 +44,44%
тыс. шт.

Количество
локаций присутствия
в России

12 +140,00%
локаций

Доля поездок
по транспортному
сценарию

86 +1,18%
%

Средняя
продолжительность
поездки

11,6 мин.

Максимальная скорость

20 км/ч

Вес самоката

до 35 кг

Возраст для аренды

18+

Ключевые события сезона

- Начал работу в городах Подмосковья, Адлере, Сириусе, Ставрополе и Астрахани;
- Добавил аренду электровелосипедов в Москве и Московской области;
- Начал тестировать опцию автоматического снижения скорости при поездках вдвоём.



Безопасность. Что делают сервисы

Кикшеринги используют разные форматы обучения, чтобы охватить как можно больше пользователей и повысить культуру вождения в городах присутствия.



Запустил несколько образовательных кампаний о правилах безопасного вождения. Провёл школу вождения для подростков Поморья и пожилых людей в Москве при поддержке проекта «Московское долголетие».

Онлайн обучение

Обучение вождению и ПДД доступно в приложениях и на сайтах сервисов.

3,5 млн раз

были пройдены онлайн-обучения на платформах операторов



Разработал собственную учебную программу для школ, колледжей и университетов, а также размещал социальную рекламу и проводил занятия по культурному вождению.

Очные занятия

Один из главных форматов обучения — очные мероприятия, где участников знакомят с ПДД для самокатов и учат применять их на практике.

Более **2** млн человек
прошли обучение офлайн

Более **40** городов-участников

Более **100** мероприятий
провели операторы кикшеринга

Более чем в **30** учебных
заведениях России проходили занятия



Вновь открыл Школы вождения самокатов в Москве и Санкт-Петербурге, а также впервые запустил Школу вождения в Екатеринбурге на территории «Ельцин Центра».

☑ Сотрудничество с городами

Операторы совместно с властями координируют новые меры повышения безопасности, включая, например, увеличение штрафов. Сервисы также постоянно обновляют медленные зоны и подписывают индивидуальные оферты с городами.

☑ Социальная реклама

Операторы размещают плакаты на улицах и в общественном транспорте, закрепляя знания о ПДД через яркие образы.

☑ Новые меры защиты

Запускают технологии для выявления поездок вдвоём, проводят тесты на внимательность, оснащают самокаты крупными номерными знаками в Москве.

☑ Наказание нарушителей

В мае 2024 года был создан чат-бот Ассоциации операторов микромобильности для подачи жалоб на нарушителей правил движения на СИМ.

Инфраструктура.

Регулирование на федеральном уровне

Работу над микромобильной инфраструктурой активно поддерживают на федеральном уровне.

2024 год

Минтранс разместил на regulation.gov.ru проект новых правил и комплексных схем по организации дорожного движения, в который было предложено добавить и СИМ.

Субъекты федерации обязуют:

- «Обосновывать решения» по развитию инфраструктуры для СИМ
- Создавать в целом «благоприятные условия» для их движения
- Включать в проекты организации дорожного движения (ПОДД) предложения по организации велодорожек и мест для стоянки СИМ
- Обеспечить контроль над строительством сети велодорожек

Конец 2024 года

Минстрой России внёс поправки в СП 396.1325800.2018 «Улицы и дороги населённых пунктов. Правила градостроительного проектирования».

Там появился раздел «Велокоммуникации», который описывает, как необходимо проектировать велоинфраструктуру городах. Он учитывает все варианты организации линейной инфраструктуры, а также уклоны, радиусы, пере сечения с проезжей частью и пр.

Середина февраля 2025 года

Минтранс разослал письмо в регионы, согласно которому:

- Планы по созданию инфраструктуры должны быть готовы до 23 марта 2025 года;
- К 23 июля власти также обязаны издать акты по изменению региональных нормативов градостроительного проектирования.

Проект новых правил был предусмотрен дорожной картой по нормативному регулированию СИМ, которую правительство РФ утвердило в 2023 году.

В ней также заложены поправки к Правилам дорожного движения и КоАП.



Поправки в СП показывают высокое внимание федеральных министерств к вопросам велоинфраструктуры, а также процесс реализации Дорожной карты развития СИМ.



Алексей Смирнов

эксперт в сфере микромобильности,
основатель компании InnovaTransport

Подготовлено
при поддержке



Инфраструктура. Что могут делать города?

Какую инфраструктуру нужно развивать, чтобы создать максимально безопасную и доступную среду для СИМ?

Что может сделать город?

Воронеж

Дорожная карта

Развивать инфраструктуру комплексно, привлекая к процессу всех участников индустрии. Вот яркие примеры:

В городе приняли первую в РФ дорожную карту по развитию кикшеринга с учётом развития инфраструктуры и работы с операторами. Документ определяет в том числе план мероприятий на год, правовые аспекты работы, культуру вождения и безопасность при эксплуатации.

Челябинск

План развития инфраструктуры на 10 лет вперёд

В подготовке документа приняли участие сотрудники ГИБДД, представители районных, городской и областной администраций, специалисты бюро транспортного планирования OTS Lab. К 2032 году в городе появится сеть веломаршрутов общей протяжённостью 250 км.

Краснодар

Набор рекомендаций по застройке северо-восточной части города

Его разработал местный Институт развития градостроительства и городской среды. В отчёте простым языком со ссылками на нормативы и примерами разбирается, как правильно организовать застройку новых ЖК — так, чтобы благоустройство сделало их комфортными для всех.

Казань

Схема велокаркаса

В 2023 году в городе начали разрабатывать схему велокаркаса — комплексной концепции развития сети маршрутов велотранспорта. Уже на базе неё будут созданы проекты для улиц — велоинфраструктура должна охватить большую часть города, заодно расширив доступность метро.

Выделяют четыре основных вида:

1. Линейная инфраструктура

Элементы, предназначенные непосредственно для организации движения СИМ и велосипедов, как, например, велодорожки.

2. Идентификационная инфраструктура

То, что используется для быстрого определения ТС, личности его водителя в случае происшествия. Например, номерные знаки, которые использует только кикшеринг.

3. Инфраструктура хранения

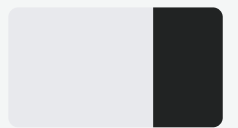
Это велопарковки и другие зоны для остановки и стоянки СИМ и велосипедов в городе. Сейчас для арендованных самокатов чаще всего используют виртуальные парковки, которые видны только в приложении, но в ряде регионов их также начали выделять разметкой.

4. Инфраструктура контроля

Всё, что используется для фиксации правонарушений. Например, в Москве это камеры ЦОДД.

Аварийность СИМ. Проблемы статистики

По данным МВД
за 9 месяцев 2024 года



На **47,22** %
выросло количество
ДТП со всеми СИМ

при этом



70,5 %
погибших приходится
на ДТП с СИМ мощностью
от 0,25 до 4 кВт



44 человека
погибло



41 из **44**
погибших в ДТП
с участием СИМ являлись
лицами,
передвигающимися
на СИМ

Статистика не учитывает
рост поездок

на **33** % выросло количество
поездов в кикшеринге

281,6 млн поездок совершили
пользователи кикшеринга
в 2024 году

на **4,94** % выросло количество ДТП
с кикшерингом

на **26,62** % сократилось количество ДТП
на одну поездку

на **13,3** % сократилось количество погибших
в ДТП с кикшерингом

Важно учитывать причины

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:

1. Часто: вынужденный (неудачный) манёвр во избежание столкновения с пешеходами из-за отсутствия выделенных дорожек;
2. Реже: неровность дорожного покрытия (наличия ям и трещин на нем);
3. Весьма редко: 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 приведёт к снижению частоты страховых случаев.

Более **72%** ДТП с участием СИМ произошло на пересечении транспортных потоков: на тротуарах, пешеходных дорожках, в пешеходных зонах и в местах пересечения проезжих частей (по данным МВД).

Более чем на **16%** за два года вырос средний размер выплаты, связанной с вредом здоровью и компенсацией гражданской ответственности.

На **27%** по сравнению с 2023 годом снизилась частота зарегистрированных событий, связанных с вредом здоровью, по купленным полисам. Относительно 2022 года частота таких событий снизилась более чем на 40%.

Подготовлено
при поддержке

**АЛЬФА
СТРАХОВАНИЕ**
СЕРВИС БУДУЩЕГО В НАСТОЯЩЕМ

Каршеринг

Сервис краткосрочной аренды автомобилей в России

Содержание раздела

- 48 В каких городах каршеринг полезен городу и удобен жителям: мнение эксперта
- 51 Опасно ли допускать к управлению каршерингом 18-летних водителей
- 58 Каршеринг и туризм: как аренда авто перезапускает внутренние поездки по России

Эксперты раздела



ЮРИЙ НИКОЛАЕВ

Издатель проекта
«Мобилити»



СЕРГЕЙ ЛОБАРЕВ

Президент
Общенациональной
ассоциации
Автомототуризма
и караванинга



ИВАН ТАРАСОВ

Инструктор
по вождению

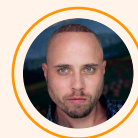
Партнёр раздела



РЕНЕССАНС СТРАХОВАНИЕ

экспертиза по безопасности
каршеринга

В каких городах каршеринг полезен городу и удобен жителям



ЮРИЙ НИКОЛАЕВ

издатель проекта «Мобилити»

Есть мнение, что каршеринг актуален только в городах с многомиллионным населением, вроде Москвы или Санкт-Петербурга. На самом деле каршеринг, со всеми его преимуществами, может развиваться и приносить пользу и в гораздо меньших городах.

Ключевые факторы развития услуги каршеринга:

- плотность населения, чтобы автомобили находились в непосредственной близости к как можно большему числу текущих и потенциальных пользователей;
- платежеспособность населения;
- высокий уровень урбанизации города и платные парковки;
- уровень автомобилизации.

В России 35 городов с населением выше 500 тысяч человек — многие из них соответствуют указанным выше критериям и подходят для развития услуг каршеринга.

Уровень автомобилизации

Автомобилизация (количество машин на 1000 жителей) сама по себе отражает предпочтения людей в выборе транспорта.

В городах с умеренной автомобилизацией (300–400 авто на 1000 жителей) каршеринг может стать актуальным, особенно для тех, кто не хочет владеть автомобилем, но нуждается в нём время от времени. Кроме того, пробки, расходы на содержание автомобиля и нехватка парковочных мест могут стимулировать жителей к использованию каршеринга.

Кроме того каршеринг может стать отличным дополнением к общественному транспорту и использоваться для мультимодальных или длинных поездок, например, за город.

По данным агентства Автостат в 2024 году в Москве на 1000 человек приходился 301 автомобиль, в Санкт-Петербурге — 321, в Казани — 396, в Екатеринбурге — 459.

При этом каршеринговых автомобилей на текущий момент на 1000 человек, соответственно, в Москве - 3,7, в Петербурге — 3,1. В Казани и Екатеринбурге, городах с меньшим населением, — 1,36 и 1,2 соответственно.

Города с умеренным уровнем автомобилизации

Москва НАСЕЛЕНИЕ: 12,5 МЛН КОЛИЧЕСТВО АВТО НА 1000 ЖИТЕЛЕЙ: 301 КОЛИЧЕСТВО КАРШЕРИНГОВЫХ АВТО НА 1000 ЖИТЕЛЕЙ: 3,7	Санкт-Петербург НАСЕЛЕНИЕ: 5,6 МЛН КОЛИЧЕСТВО АВТО НА 1000 ЖИТЕЛЕЙ: 321 КОЛИЧЕСТВО КАРШЕРИНГОВЫХ АВТО НА 1000 ЖИТЕЛЕЙ: 3,1
КАЗАНЬ НАСЕЛЕНИЕ: 1 МЛН 319 ТЫС КОЛИЧЕСТВО АВТО НА 1000 ЖИТЕЛЕЙ: 396 КОЛИЧЕСТВО КАРШЕРИНГОВЫХ АВТО НА 1000 ЖИТЕЛЕЙ: 1,36	ЕКАТЕРИНБУРГ НАСЕЛЕНИЕ: 1 МЛН 580 ТЫС КОЛИЧЕСТВО АВТО НА 1000 ЖИТЕЛЕЙ: 459 КОЛИЧЕСТВО КАРШЕРИНГОВЫХ АВТО НА 1000 ЖИТЕЛЕЙ: 1,2

Для сравнения, в зарубежных городах с сопоставимым уровнем автомобилизации и урбанизации и населением до 1 млн количество автомобилей каршеринга составляет от 2 до 3 на 1000 жителей.

Таким образом существует значительный потенциал увеличения автопарка арендных автомобилей в Казани, Екатеринбурге и других городах России с населением от 500 тыс жителей.

Парковочные места и городская инфраструктура

В городах с достаточно высокой автомобилизацией образуется дефицит парковочного пространства. Это стимулирует города вводить регулирующие меры — например, плату за парковку, ограничение времени стоянки, запрет на бесплатную парковку в центре. Таким образом власти разгружают улицы от автомобилей, которые стояли на месте весь рабочий день.

Параллельно с этими ограничениями города развивают альтернативы: улучшают общественный транспорт и поддерживают каршеринг. Он позволяет взять автомобиль на короткое время, чтобы доехать из точки А в точку Б, и оставить машину там, где это удобно (в пределах разрешённых зон). Через короткое время этот автомобиль продолжит движение уже с другим пользователем, освобождая место. Так каршеринг помогает оптимизировать использование городского пространства: уменьшается число машин, простаивающих весь день, и повышается оборачиваемость транспорта.

Платежеспособность

Города с населением от 500 тыс человек часто являются региональными центрами, привлекающими самых обеспеченных жителей региона. Здесь же, как правило, наибольшая концентрация мест досуга, торговых центров, а автомобилизация средняя или высокая. Жители таких городов уже тратят значительные суммы на владение автомобилем: покупка, топливо, страховка, обслуживание. Это подтверждает их платежеспособность, но не означает, что машины используются ежедневно.

Каршеринг может стать выгодной альтернативой для тех, кто редко пользуется машиной, но не готов полностью отказаться от комфорта передвижения на личном авто.

Каршеринг наиболее перспективен в городах со средним уровнем автомобилизации и высокой плотностью населения. В таких условиях владение личным автомобилем часто становится дорогим и неудобным, а каршеринг предлагает более гибкое и экономичное решение. Кроме того, новый вид транспорта полезен и для города — одна машина каршеринга заменяет 6 личных. А это значит, что каршеринг снижает нагрузку на дорожно-транспортное полотно, освобождает парковочные места и улучшает облик города.

Опасно ли допускать к управлению каршерингом 18-летних водителей

По закону водить автомобиль можно сразу после получения прав. Но когда разговор заходит о каршеринге, начинаются споры: не опасно ли допускать за руль прокатных машин вчерашних выпускников автошкол?

Большинство крупных операторов каршеринга сегодня считают, что нет. Если на запуске они допускали к аренде только после 21 года и двух лет стажа, то позднее отказались от ограничений: в 2020 году пользоваться каршерингом с 18-ти лет разрешил Делимобиль, с июня 2024-го — Ситидрайв, а с февраля 2025-го — Яндекс Драйв.

Год	Условия
Начало 2018	Допуск в каршеринг у крупных операторов — от 21 года и 2 лет стажа
Июль 2018	Делимобиль: порог <u>снижен</u> до 19 лет и 1 года стажа
Август 2020	Делимобиль: с 18 лет, без стажа
Июнь 2024	Ситидрайв: с 18 лет, без стажа
Февраль 2025	Яндекс Драйв: с 18 лет, без стажа

Разбираемся, действительно ли молодые водители самые опасные на дороге, и как каршеринги минимизируют риски.

Почему возраст — не главное

По данным опроса Росгосстраха и сети автосервисов Вилгуд, 78% россиян считают, что молодые водители — самые рискованные участники движения. В числе основных претензий — излишняя самоуверенность, нехватка опыта и слабое чувство ответственности за имущество.

Однако статистика рисует другую картину.

ДА

ВОДИТЕЛИ ДО 25-ТИ ЛЕТ
ПОПАДАЮТ В ДТП В 2,1 РАЗА
ЧАЩЕ

ОСАГО: ключевые факты // Банк России

НО

КАК ПРАВИЛО, ЭТО МЕЛКИЕ
АВАРИИ (СБИТЫЕ ЗЕРКАЛА,
ПОЦАРАПАННЫЕ БАМПЕРЫ
И Т.Д.)

*Данные страховых компаний
и наблюдения каршерингов*

По-настоящему тяжёлые аварии чаще происходят с участием водителей старшего возраста.

30–40 лет

ВОЗРАСТ ВОДИТЕЛЕЙ, НА
КОТОРЫЙ ПРИХОДИТСЯ
БОЛЬШИНСТВО СМЕРТЕЛЬНЫХ
ДТП

на 14%

В СРЕДНЕМ НИЖЕ ТЯЖЕСТЬ
АВАРИЙ ПО ВИНЕ 18–21-ЛЕТНИХ

*Дорожно-транспортная аварийность
в Российской Федерации за 9 месяцев
2024 года*

Стаж важнее возраста

Решающее значение для аварийности имеет не возраст, а реальный опыт. По данным МВД, водители со стажем менее двух лет попадают в ДТП чаще остальных — вне зависимости от того, сколько им лет. При этом тяжесть таких аварий, как правило, ниже: у новичков она в среднем на 8% меньше.

Данные аварийности подтверждают эту тенденцию: чем больше стаж, тем ниже риск. Существенное снижение аварийности начинается после пятилетнего опыта за рулём. А самой опасной категорией остаются водители старше 65 лет — их доля в ДТП стабильно превышает показатели других возрастов.

64,9% — 67,6%

ВОДИТЕЛЕЙ СО СТАЖЕМ
ДО ДВУХ ЛЕТ СТАНОВЯТСЯ
ВИНОВНИКАМИ ДТП ВНЕ
ЗАВИСИМОСТИ ОТ ВОЗРАСТА

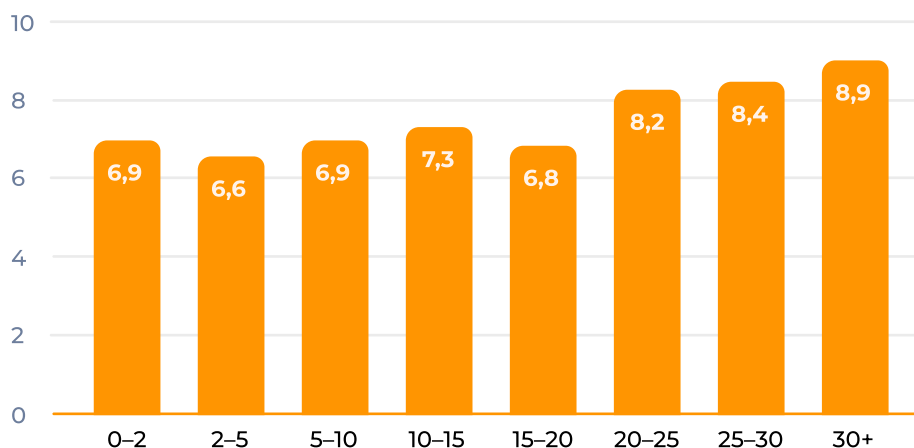
на 10% — 12%

В СРЕДНЕМ СНИЖАЕТСЯ
АВАРИЙНОСТЬ ПОСЛЕ ПЯТИ
И БОЛЕЕ ЛЕТ СТАЖА

старше 65 лет

— САМАЯ АВАРИЙНАЯ
КАТЕГОРИЯ ВОДИТЕЛЕЙ ВНЕ
ЗАВИСИМОСТИ ОТ СТАЖА

Тяжесть последствий ДТП по вине водителей с разным стажем



Дорожно-транспортная аварийность
в Российской Федерации за 9 месяцев
2024 года

Каршеринг помогает новичкам получить опыт вождения

Важно учитывать, что формальный стаж — это не всегда показатель опытного водителя. Многие получают права, но садятся за руль только через несколько лет, когда покупают первый автомобиль. За это время теряются навыки, а полученные в автошколе знания забываются. Такой разрыв в практике часто превращает водителя в новичка на дороге.

«После получения прав многие новички откладывают практику, и это одна из самых частых ошибок. Без регулярной езды навыки быстро теряются, появляется неуверенность, страх, замедляется реакция.

Если водитель садится за руль сразу после экзамена, он быстрее набирает опыт и увереннее чувствует себя на дороге. Каршеринг — отличная возможность для новичков начать практиковаться, даже если у них нет личного автомобиля»



ИВАН ТАРАСОВ
Инструктор по вождению

С Иваном Тарасовым согласны и многие водители. Проведённый в 2020 году изданием Трушеринг опрос показал, что:

80%

ЧУВСТВОВАЛИ БЫ СЕБЯ
КОМФОРТНЕЕ ЗА РУЛЁМ,
ЕСЛИ БЫ НЕ ПЕРЕРЫВ МЕЖДУ
ПОЛУЧЕНИЕМ ПРАВ И НАЧАЛОМ
ВОЖДЕНИЯ

11,2%

ЧИТАТЕЛЕЙ НАЧАЛИ ВОДИТЬ
ИМЕННО БЛАГОДАРЯ
КАРШЕРИНГУ ИЛИ АРЕНДЕ

78,3%

УВЕРЕНЫ, ЧТО ОТСУТСТВИЕ
ПРАКТИКИ ПРИВОДИТ К ПОТЕРЕ
НАВЫКОВ ВОЖДЕНИЯ

«Все мы были новичками»: можно ли допускать водителей без стажа к автомобилям каршеринга? / Трушеринг

В Делимобиле считают, что строгие возрастные ограничения не сделают дороги безопаснее, но могут создать новые риски. Начинающие водители без собственного автомобиля лишаются возможности накапливать опыт. Это может спровоцировать спрос на самые дешёвые и потенциально небезопасные машины на вторичном рынке. При этом нарушители будут искать способы обхода правил, чтобы арендовать машину.

Как каршеринги минимизируют риски

Доля каршеринга в статистике ДТП остаётся невысокой и продолжает снижаться — несмотря на рост числа поездок и пользователей.

Во многом это заслуга рейтинга аккуратности вождения.

Он формируется на основе данных датчиков телематики, установленных в каждом автомобиле. Датчики фиксируют резкие ускорения, торможения, нарушения ПДД.

1

Мониторинг поездок

Если пользователь водит агрессивно — резко ускоряется и тормозит, не соблюдает ПДД, система автоматически повышает тарифы за пользование каршерингом, закрывает доступ к определённым автомобилям вплоть до полной блокировки в сервисе.

Кроме того, сервисы проверяют соответствие личности водителя профилю в приложении, а в ночное время — предлагают пройти тест на реакцию и концентрацию, чтобы исключить поездки в состоянии опьянения.

Благодаря системе рейтинга

на 21,5%

СОКРАТИЛАСЬ АВАРИЙНОСТЬ
СРЕДИ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ В 2024
ГОДУ

лишь в 1,5%

АРЕНД КАРШЕРОВОДЫ
ПРЕВЫШАЛИ СКОРОСТЬ

Данные сервиса Делимобиль

2

Специальные условия аренды для молодых водителей

Доверяя молодым людям управление автомобилями, каршеринговые компании дополнительно перестраховываются. Например, повышают для них тарифы и поощряют аккуратную езду.

Стоимость поминутного тарифа в Яндекс Драйве

До 21 года и меньше
двух лет стаже

Для них же,
но при рейтинге выше 95

Обычная цена
при рейтинге выше 95

14Р/мин

11,3Р/мин

Около 10Р/мин

Условия для молодых водителей в Ситидрайве

До 20 лет и меньше года стажа

Для всех остальных

Повышенный коэффициент

Обычный коэффициент

Также все каршеринги ограничивают молодым пользователям доступ к более мощным, а соответственно и более опасным автомобилям.

	Ограничение	Что нельзя взять
 СИТИДРАЙВ	20 лет, год стажа	Премиум (D-класс мощностью от 140 л/с) и электромобили
 ЯНДЕКС ДРАЙВ	26 лет, шесть лет стажа, рейтинг 42+, 30+ километров пробега в приложении	Автомобили D и E-класса мощностью от 180 л/с и электромобили
	То же самое, но 100+ километров пробега в приложении	Автомобили FORD MUSTANG, мощность — свыше 200 л/с
 ДЕЛИМОБИЛЬ	21 год, два года стажа, рейтинг 40+, 500+ минут за рулём	Стиль: спортивные автомобили, электрокары и D-класс мощностью 150 л/с и больше
	25 лет, пять лет стажа, рейтинг 40+, 500+ минут за рулём	Суперстиль: авто D и E-класса мощностью выше 300 л/с

Требования к водителю для различных автомобилей в Яндекс Драйве

3 Дополнительные меры: страхование, обучение, контроль

Доверяя молодым людям управление автомобилями, каршеринговые компании дополнительно перестраховываются. Например, повышают для них тарифы и поощряют аккуратную езду.

О СТРАХОВАНИЕ

Для начинающих водителей каршеринги предлагают специальные условия. В Делимобиле, например, можно подключить «Подстраховку», которая покрывает до 50% стоимости ремонта в случае аварии.

О СОТРУДНИЧЕСТВО С ВЛАСТЯМИ

В каршерингах подчёркивают, что аварийность молодых водителей — комплексная задача, требующая системной работы: от качества обучения в автошколах до превентивных мер со стороны ГИБДД. Так, Делимобиль совместно с Дептрансом Москвы и НИЦ НАМИ готовится к тестированию системы контроля скорости и дистанции на каршеринговых автомобилях. Внедрение в пилотном режиме запланировано в Москве.

О ОБУЧЕНИЕ

Некоторые сервисы запускают очные программы. В 2023 году Ситидрайв организовал школу безопасного вождения в Санкт-Петербурге. Потренироваться на каршеринговых машинах могли водители, у которых был долгий перерыв в вождении, или те, кто просто неуверенно чувствовал себя в незнакомой машине.

Допуск к управлению каршерингом водителей без стажа действительно связан с определёнными рисками. Однако компании выстраивают и совершенствуют систему контроля, которая позволяет ими управлять. В таких условиях молодые водители могут накапливать реальный опыт управления автомобилем, не повышая нагрузку на систему безопасности.

Каршеринг и туризм: как аренда авто перезапускает внутренние поездки по России

Автотуризм в России переживает бум. В 2024 году число поездок по стране выросло на 10% и достигло рекордных 92 млн. Всё больше туристов арендует автомобиль для своих путешествий. Так каршеринг становится не только сервисом для повседневных поездок, но и удобным инструментом для развития туризма — особенно в регионах, где важна транспортная доступность.

около 92 млн

ПОЕЗДОК СОВЕРШИЛИ ТУРИСТЫ
ПО РОССИИ В 2024 ГОДУ

это на 10%

БОЛЬШЕ, ЧЕМ В ПРОШЛОМ ГОДУ

26 млн

ПОЕЗДОК ИЗ НИХ —
НА АВТОМОБИЛЯХ

Почему регионы делают ставку на каршеринг

По оценке Аналитического центра при Правительстве РФ, автотуризм — самый перспективный сегмент внутреннего туризма. По словам зампреда Правительства России Дмитрия Чернышенко:

до 50 млн

ВЫРАСТЕТ КОЛИЧЕСТВО
ТУРПОЕЗДОК НА АВТО
К 2030 ГОДУ

250 млрд рублей

МОЖЕТ ПРИНОСИТЬ
АВТОТУРИЗМ В ЭКОНОМИКУ
ЕЖЕГОДНО, ЕСЛИ ХОТЯ БЫ
ПОЛОВИНА АВТОМОБИЛИСТОВ
ПОЕДЕТ В ОТПУСК НА КОЛЁСАХ

Но чтобы этот сценарий стал реальностью, регионам нужны инструменты. Один из них — каршеринг. Благодаря каршерингу власти на местах рассчитывают увеличить туристический поток, в том числе в труднодоступных с точки зрения логистики местах.

Ещё в 2021 году Ростуризм и Ситидрайв подписали соглашение о сотрудничестве для популяризации внутреннего туризма в России. Тогда они вместе составили маршруты для автомобильных путешествий из Москвы, Петербурга и Екатеринбурга. Сегодня в рамках проекта работает 78 маршрутов в 55 регионах, часть из которых рассчитана на поездки на каршеринге.

«Россия огромна, и автопутешествия — отличный способ увидеть страну. Сегодня в стране 47 млн владельцев авто, 2,3 млн мотоциклистов, 35 тыс. владельцев автодомов — и все они потенциальные автотуристы, включая людей с инвалидностью.

Один из ключевых векторов развития автотуризма — интермодальные поездки: когда человек прилетает в регион или приезжает поездом, а дальше пересаживается на арендованный автомобиль и продолжает путешествие. Это особенно важно, если речь идёт о направлениях вроде Байкала, Алтая или Дальнего Востока, куда ехать на собственном авто — долго и дорого. Именно здесь каршеринг становится инструментом развития туризма.

Но чтобы такая система действительно заработала, необходима инфраструктура. Регионы должны выделять места под парковки у вокзалов, аэропортов и станций РЖД. Это не вопрос удобства, а базовое условие для запуска интермодального туризма и реализации принятой Правительством Концепции развития автотуризма в России до 2035 года. Сегодня турист, прилетев в Иркутск или Горно-Алтайск, должен быть уверен, что он сможет взять автомобиль и спокойно продолжить свой маршрут до точек притяжения, таких как сплавы, горные тропы, горнолыжные курорты и музеи».



СЕРГЕЙ ЛОБАРЕВ

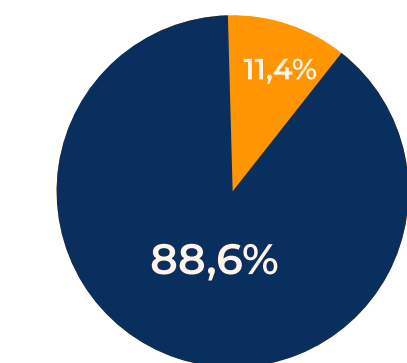
Президент Общенациональной ассоциации Автомобилотуризма и караванинга, член Экспертного совета Комитета ГД РФ по туризму и развитию туристической инфраструктуры

- В 2024 году Общенациональная ассоциация автотуризма и караванинга и компания Ситидрайв подписали соглашение о сотрудничестве. Предполагается, что путешественники после авиаперелёта или поездки на поезде смогут пересесть на каршеринговый автомобиль и продолжить путь.
- В 2025 году каршеринг ВЕЛКАСАР и платформа «Своё За городом» разработали совместные автомаршруты по сёлам: ездить с ними удобно по Московской, Ленинградской, Калининградской, Краснодарской и Тульской областям.

Почему туристы выбирают каршеринг

Для многих россиян автотуризм — это по-прежнему поездка на собственном автомобиле. Но личная машина становится всё менее доступной из-за высоких издержек, платных парковок и перегруженного трафика в городах. Всё больше людей смотрит на каршеринг как на полноценную альтернативу.

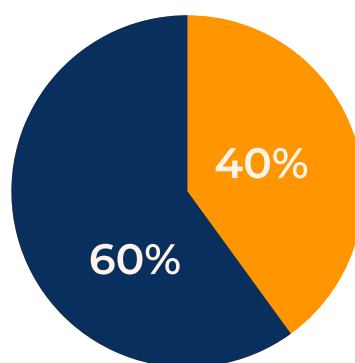
На каких автомобилях путешествуют россияне



■ НА АРЕНДОВАННЫХ
■ НА СОБСТВЕННЫХ

Автотуризм в России: возможности и проблемы / ВЦИОМ

Пользователи каршеринга в крупных городах

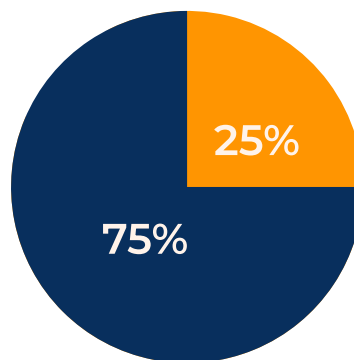


■ ПОЛЬЗУЮТСЯ
■ НЕ ПОЛЬЗУЮТСЯ

В России вырос спрос на долгосрочную аренду автомобилей / Коммерсантъ

Количество водителей, пользующихся арендой автомобиля

- ПОЛЬЗУЮТСЯ
- НЕ ПОЛЬЗУЮТСЯ



В России вырос спрос на долгосрочную аренду автомобилей / Коммерсантъ

По данным исследования Делимобиля и НАФИ, 56% пользователей каршеринга готовы отказаться от личного авто ради экономии и экологичности. А спрос на долгосрочную аренду стабильно растёт. В 2024 году:

на 70%

ВЫРОСЛО КОЛИЧЕСТВО
ПОЕЗДОК
ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬЮ
БОЛЕЕ ОДНОГО ДНЯ
В ДЕЛИМОБИЛЕ В 2024 ГОДУ

на 28%

УВЕЛИЧИЛСЯ СПРОС
НА ПАКЕТНЫЕ ТАРИФЫ ДОЛГОЙ
АРЕНДЫ ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ
2024 ГОДА В СИТИДРАЙВЕ

Источник: tass.ru

20%

ОТ ВСЕХ ПОЕЗДОК
В ДЕЛИМОБИЛЕ СОСТАВЛЯЮТ
АРЕНДЫ НА ДЕНЬ И БОЛЕЕ

*Делимобиль запустил поездки
по межгороду / Делимобиль*

Особенно растёт спрос на дальние поездки в каршеринге летом — в разгар туристического сезона. Россияне арендуют машины для поездок за город, на море, в другие регионы. География спроса включает Москву, Сочи, Петербург, Казань и Нижний Новгород.

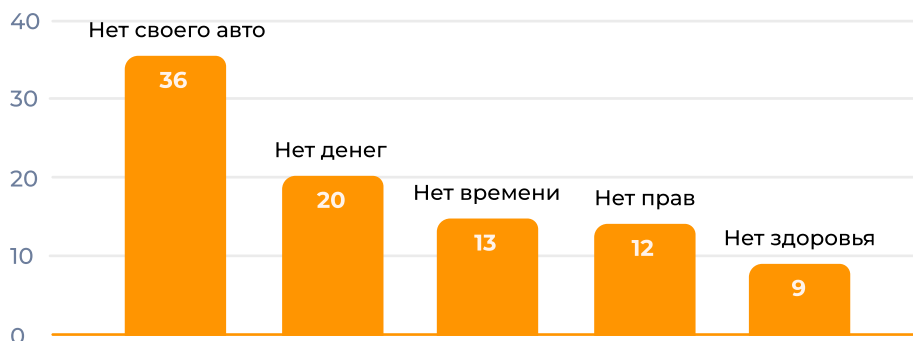
Есть несколько причин, по которым россияне выбирают именно каршеринг для путешествий.

ПРИЧИНА №1

Нет личного автомобиля

Главным препятствием для автопутешествий сами россияне называют отсутствие автомобиля.

Основные причины, почему россияне не путешествуют на машине, %



Автотуризм в России: возможности и проблемы / ВЦИОМ

Каршеринг решает эту задачу: не нужно покупать авто, платить за обслуживание и страховку. При этом поездка на арендованной машине гораздо удобнее, чем на общественном транспорте.

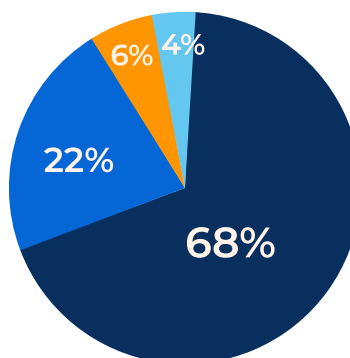
ПРИЧИНА №2

Свобода передвижения

Опросы ВЦИОМ показывают, что россияне ценят автотуризм за возможность строить маршрут самостоятельно, менять планы на ходу и добираться туда, куда не дотягивается общественный транспорт. Например, не ограничиваться только экскурсиями по городу или выездом на природу, а побывать во всех местах сразу. Каршеринг даёт те же преимущества, что и личный автомобиль, — особенно с учётом расширенных зон вождения.

Какие виды маршрутов предпочитают российские автотуристы

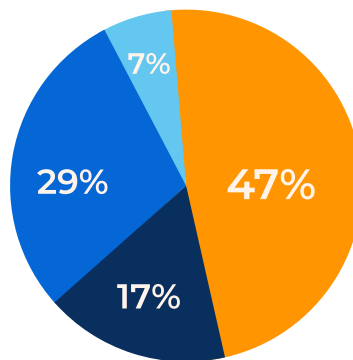
- СМЕШАННЫЕ
- ТОЛЬКО ПО ПРИРОДЕ
- ТОЛЬКО ПО ГОРОДУ
- ЗАТРУДНЯЮСЬ ОТВЕТИТЬ



Идеальное автопутешествие / ВЦИОМ

Сколько автотуристов предпочитает менять место во время отдыха и как часто

- ОТДЫХАЮ В ОДНОМ МЕСТЕ
- ЗАТРУДНЯЮСЬ ОТВЕТИТЬ
- МЕНЯЮ ЛОКАЦИИ КАЖДЫЙ ДЕНЬ ИЛИ ЧЕРЕЗ ДЕНЬ
- МЕНЯЮ ЛОКАЦИИ ПАРУ РАЗ В НЕДЕЛЮ



Идеальное автопутешествие / ВЦИОМ

За что россияне любят путешествия, %



Автотуризм в России: возможности и проблемы / ВЦИОМ

ПРИЧИНА №3

Удобство и экономия

Автомобиль позволяет путешествовать всей семьёй, взять с собой питомца и больше вещей. Это особенно важно для жителей мегаполисов — именно они составляют ядро автотуристов.

- 22% россиян ценят автотуризм за комфорт.
- 27% считают автопутешествия дешевле других форм передвижения.
- Поездка на машине на 30–40% выгоднее для группы из 3–4 человек.
- Отпуск на авто укладывается в 50 тысяч рублей у двух третей семейных туристов.

Дополнительный плюс — топливо часто включено в тариф, а парковки в городах могут быть бесплатными. Каршеринг также даёт выбор: от простого седана до просторного минивэна или автомобиля комфорт-класса. Это не только выгоднее, но и удобнее, чем поезд или самолёт — особенно на коротких и средних дистанциях.

ПРИЧИНА №4

Недоступность других видов транспорта

Из-за закрытых аэропортов на юге страны и высоких цен на билеты добраться до моря становится всё труднее. Перелёт в сезон может стоить до 100 тысяч рублей на одного человека, а билеты на поезда раскупают в первые часы после открытия продаж.

Поэтому поездка на машине — нередко единственный доступный вариант, особенно в сезон. Крупные каршеринговые сервисы уже работают в Краснодарском крае и предлагают удобные тарифы для поездок по региону.

ПРИЧИНА №5

Удобство на месте

Каршеринг помогает не только доехать до места отдыха, но и перемещаться на месте — между отелем, вокзалом, достопримечательностями. Это дешевле такси и удобнее общественного транспорта. В Москве, Санкт-Петербурге и Сочи число поездок на каршеринге в аэропорты с февраля по июль 2024 года выросло в 1,6 раза. Похожий рост Делимобиль зафиксировал также в Екатеринбурге и Самаре.

Что предлагает каршеринг туристам

Каршеринговые компании всё активнее адаптируют сервис под нужды туристов. Для автопутешественников они создают специальные тарифы, интегрируют туристические сервисы прямо в свои приложения, вводят новые условия для аренды и коллаборируют с туротраслью.

Тарифы для тех, кто едет далеко

Раньше выехать на арендованной машине за пределы города было сложно: зоны вождения были ограничены, а поминутные и суточные тарифы не подходили для дальних маршрутов.

Сейчас ситуация изменилась. Крупные операторы предлагают варианты для междугородних поездок — с фиксированной оплатой, возможностью возвращать машину в другом городе и включённым пробегом на 500–700 км и более.

Популярные маршруты — Золотое кольцо, поездки между Москвой и Петербургом, поездки в Казань и Сочи.

Одним из первых специальные тарифы начал вводить Ситидрайв. В 2020 году, незадолго до подписания соглашения с Ростуризмом, компания ввела функцию Радиус. Она позволяет пользователям каршеринга выезжать за пределы городов присутствия компании на расстоянии 2 000 км в любую сторону по России.

Сегодня тарифы для долгих поездок есть во всех крупных и некоторых региональных сервисах каршеринга.

Тарифы для длительных поездок в крупных сервисах каршеринга

СИТИДРАЙВ

- Радиус
- Фикс — пользователь указывает точку на карте, и система устанавливает фиксированную стоимость поездки
- От двух часов до семи дней

ЯНДЕКС ДРАЙВ

- Фикс
- Часы и Дни с выбором включённого километража
- Межгород для маршрута Москва — Санкт-Петербург — аренду можно завершить как в городе назначения, так и отправления

ДЕЛИМОБИЛЬ

- Фикс
- Часы и Дни — для поездок на один — пять дней
- Деликтур — для поездок в другой город в одну сторону
- Межгород — можно взять машину в одном городе и завершить аренду в другом

BELKACAR

Разные пакетные туры на определённое расстояние и время для разных городов: от восьми часов и 200 км до семи дней и 700 км

Интегрируют туристические сервисы прямо в свои приложения

Каршеринги интегрируют турконтент прямо в свои приложения.



Периодически публикует маршруты по Центральной России



Делится маршрутами в соцсетях — от идей уик-энда до межгородских поездок



Работает вкладка «Вояж» — с маршрутами, сводками по достопримечательностям и возможностью сразу выбрать авто



Запускал гастрономические подборки с ресторанным гидом GREATLIST

Вводят услугу помесечной аренды

Для длительных поездок каршеринги развивают классическую аренду без оклейки и подписку на автомобили. Правда, не у всех эта опция рассчитана на туристов, так как предполагает аренду длительностью от 30 дней.

На любой срок арендовать автомобиль можно в Ситидрайв Рент. После запуска в мае 2024 года к ноябрю спрос на эту услугу в Петербурге вырос в 5,5 раза, а в Сочи — в 4,5 раза.

Коллаборируют с туротраслью

Каршеринги всё активнее интегрируются в туристическую экосистему — как партнёры и как инициаторы собственных проектов.



BELKACAR

2023 год

НА ФЕСТИВАЛЕ «АРХСТОЯНИЕ» В НИКОЛА-ЛЕНИВЦЕ ПРЕДЛОЖИЛ СПЕЦИАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ: БЕСПЛАТНЫЕ ПАРКОВКИ, ТРАНСФЕРЫ И ЗОНУ ОТДЫХА.



ЯНДЕКС ДРАЙВ

2023 год

ЗАПУСТИЛ «ФЕСТ-ТАРИФ» ДЛЯ КРУПНЫХ МУЗЫКАЛЬНЫХ СОБЫТИЙ: STEREOLETO В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ, URAL MUSIC NIGHT В ЕКАТЕРИНБУРГЕ, OUTLINE В ПОДМОСКОВЬЕ И INTERVALS В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ.

**BELKACAR****2023 год**

СОВМЕСТНО С RUSSPASS
СОЗДАЛИ БОЛЕЕ
10 ТУРИСТИЧЕСКИХ МАРШРУТОВ
ПО МОСКВЕ И ПЕТЕРБУРГУ
ДЛЯ КАРШЕРОВОДОВ.

**СИТИДРАЙВ****2024 год**

СОВМЕСТНО С ТУРИСТИЧЕСКИМ
ФОРУМОМ «ПУТЕШЕСТВУЙ»
ЗАПУСТИЛИ ПРОЕКТ
ПО СОЗДАНИЮ МАРШРУТОВ
ПО МОСКОВСКОЙ,
ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТЯМ
И КРАСНОДАРСКОМУ КРАЮ.

**ЯНДЕКС ДРАЙВ****2024 год**

РАЗРАБОТАЛ ТУР ДО СВЯЖСКА СОВМЕСТНО С ГИДАМИ ПРОЕКТА
«КАЗАНЬ ГЛАЗАМИ ИНЖЕНЕРА» И ИЗДАНИЕМ «ИНДЕ».

Каршеринги становятся и постоянными участниками профильных форумов: в 2024 году ВЕЛКАСАР стал транспортным партнёром кемпинг-выставки ОТПУСК EXPO&FEST, а Ситидрайв — организатором форума «Путешествуй».

Такое сотрудничество позволяет туротрасли и каршерингам делиться опытом и взаимно расширять аудиторию.

Перспективы развития

Каршеринговому туризму есть куда развиваться. Компании уже работают в этом направлении. Свой вклад вносит и государство.

Расширение географии

В первую очередь каршерингам необходимо расширять сеть присутствия и не только за счёт городов-миллионников. Это сделает географию возможных поездок шире. Сейчас значительная часть Европейской России доступна для путешествий каршероводов, и туризм сосредоточен в основном вокруг больших городов: Москвы, Санкт-Петербурга, Краснодара. Но многие автопутешественники хотят познакомиться с Дальним Востоком, Байкалом, Алтаем, Сибирским трактом. Зоны покрытия в этих регионах расширяются, в том числе за счёт местных каршерингов, но пока недостаточно.

Помочь может сотрудничество с организациями в сфере туризма и автотуризма. Так, Ситидрайв собирается расширять свою сеть в кооперации с Ассоциацией автотуризма и караванинга.

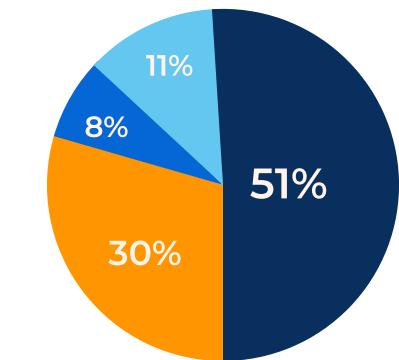
Компания собирается отменить ограничение на максимальное удаление от городов аренды, разработать новые выгодные тарифы для туристов и новые автомаршруты, сделать протяжённые переезды доступными и безопасными. Начать проект стороны хотят с Алтая.

Развитие мультимодальности

Но одного расширения зон действия аренды не всегда достаточно. Опросы ВЦИОМ показывают, что сейчас большинство российских автопутешественников выбирает короткие поездки. О том же говорят внутренние наблюдения Делимобиля: пользователи сервиса в основном ездят в пределах своего и соседних субъектов.

Уже упомянутый проект Ситидрайва и Ассоциации автотуризма и караванинга предполагает развитие мультимодальных транспортных систем. Например, до нужного региона можно добраться на самолёте, а там продолжить поездку уже на каршеринге. Это позволит избежать утомительного долгого перегона.

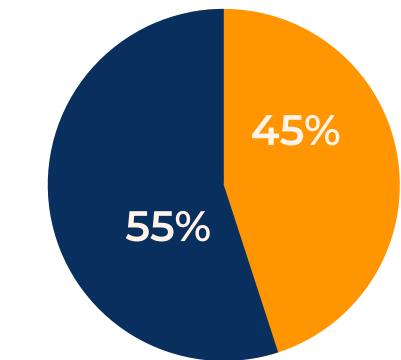
Средняя длительность автопутешествий в России



- ОДИН — ТРИ ДНЯ
- ЧЕТЫРЕ — СЕМЬ ДНЕЙ
- ОДНА-ДВЕ НЕДЕЛИ
- ДВЕ НЕДЕЛИ И БОЛЕЕ

Автотуризм — 2024 / ВЦИОМ

Как далеко ездят российские автопутешественники



- 500 КМ И БОЛЕЕ
- ДО 500 КМ

Автотуризм — 2024 / ВЦИОМ

Поддержка со стороны государства

Власти уже подключаются к развитию каршеринг-туризма. Совместные проекты с регионами позволяют расширять охват и популяризировать новые направления.

**BELKACAR**

с 2022 года

РЕАЛИЗУЕТ СОВМЕСТНЫЕ ПРОЕКТЫ С МИНИСТЕРСТВОМ КУЛЬТУРЫ И ТУРИЗМА МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ, ЧТОБЫ ПОЛЬЗОВАТЕЛИ СЕРВИСА ИЗ МОСКВЫ И ПОДМОСКОВЬЯ МОГЛИ ИЗУЧИТЬ БЛИЖАЙШИЕ ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ.

**BELKACAR**

в 2025 году

ЗАПУСТИЛА ПОХОЖИЙ ПРОЕКТ С МИНИСТЕРСТВОМ ТУРИЗМА ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ.

Развитие инфраструктуры

Согласно опросам ВЦИОМ, большинство путешествовавших на машине россиян полностью или скорее довольны придорожной инфраструктурой. Однако есть направления, которые нужно улучшать:

- Качество дорог, особенно региональных, которые нередко ведут к туристическим местам.
- Количество и качество придорожных площадок, где можно заправиться, полноценно поесть и отдохнуть.
- Покрытие дорог мобильной связью.
- Развитие цифровых сервисов, например мобильных гидов для автопутешествий.

Работа в этом направлении тоже идёт. В 2023 году по поручению Президента Правительство РФ утвердило «Концепцию развития автотуризма» до 2035 года. В рамках неё предполагается:

- Определить главные и перспективные туристические автомаршруты.
- Привести в нормативное состояние связанные с ними дороги, в первую очередь трассы М-11, М-12, М-4 и М-8.
- Поддержать развитие туристической инфраструктуры.
- Обеспечить дороги устойчивой связью и интернетом.
- Увеличить сеть многофункциональных зон дорожного сервиса в два раза.

Каршеринг помогает делать автопутешествия доступнее. Он уже стал частью туристической экосистемы и продолжает развиваться: появляются новые тарифы, маршруты и партнёрства. При поддержке властей он может стать ключевым элементом автотуризма в России.

Штрафы, бонусы, кешбэк: словарь шеринговых сервисов

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](#)[ЭКОЛОГИЯ](#)[ДЕНЬГИ](#)[ИНФРАСТРУКТУРА](#)

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 (поделиться), 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 замедляются 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 ВЕЛКАСАЯ 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 oferta, 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 МИНУ

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. (от англ. «самокат»), к которому просто добавили то же слово SHARING.

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 ₽ за минуту для коротких поездок, тариф «Фикс» с установленной ценой до выбранной точки и другие. А водители ВЕЛКАСАР могут арендовать авто на 2 дня и 600 км от 6 тысяч ₽ или выбрать другие опции.

ТЕЛЕМАТИКА

БЕЗОПАСНОСТЬ

Набор оборудования в машинах каршерингов 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

ЕКАТЕРИНА СОФЬИНА

корректор

ЮРИЙ НИКОЛАЕВ

руководитель проекта

АНДРЕЙ ВДОВИН

автор

АНАСТАСИЯ НЕКРАСОВА

дизайнер

ЮЛИЯ ЦАЙ

выпускающий редактор

ДАРЬЯ СОЛОВЬЕВА

автор

НИКОЛАЙ КОВАЧЕВИЧ

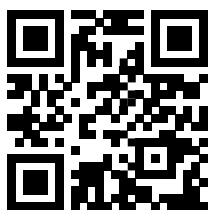
иллюстратор

ИЛЬЯ СКЛЮЕВ

редактор и автор

ИГНАТ АНИКЕЕВ

аналитик



Электронная версия журнала

[Подписаться на ежемесячную
рассылку журнала](#)

Партнёры выпуска



АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ

экспертиза по безопасности
кикшеринга



РЕНЕССАНС СТРАХОВАНИЕ

экспертиза по безопасности
каршеринга