

ВЫПУСК #5

МОБЙЛИТИ

ЖУРНАЛ О НОВОЙ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ В РОССИИ

БЕЗОПАСНОСТЬ
КАРШЕРИНГ
КИКШЕРИНГ
ИНФРАСТРУКТУРА
АНАЛИТИКА

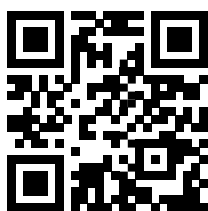


О чём этот выпуск

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 пятый 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

АЛЕКСАНДРА БОДИНА

автор

ДАРЬЯ СОЛОВЬЕВА

автор

АНДРЕЙ ВДОВЕНКО

автор

ЕКАТЕРИНА СОФЬИНА

корректор

АНАСТАСИЯ НЕКРАСОВА

дизайнер

НИКОЛАЙ КОВАЧЕВИЧ

иллюстратор

Содержание

Ключевые выводы

4 Главное в этом выпуске

Кикшеринг

8 «Запреты — тупиковый путь»: как в Уфе развивают
кикшеринг и зачем городу самокаты
ИНТЕРВЬЮ

11 Что изменилось в кикшеринге за год: страховые случаи
АНАЛИТИКА

13 Почему запрет самокатов ночью — это нецелесообразно.
Опыт Екатеринбурга
МНЕНИЕ ЭКСПЕРТОВ

21 Зачем кикшеринги предлагают ввести авторизацию
пользователей через Госуслуги
МНЕНИЕ ЭКСПЕРТОВ

Каршеринг

27 «Прорыв в логистике и новые возможности для людей»:
в Ярославле запустился каршеринг
ИНТЕРВЬЮ

31 От мобильности к экономике: как каршеринг создаёт рабочие
места и пополняет бюджет городов
КАК ЭТО РАБОТАЕТ

Словарь

35 Основные понятия

Главное в этом выпуске

Кикшеринг

2.8 млн

поездов на кикшеринге совершили за год жители Уфы. Город развивает микромобильность и сотрудничает с операторами.

→ [ЧИТАТЬ МАТЕРИАЛ ПОЛНОСТЬЮ](#)

Главные новости за май 2025 года

- Сервисы кикшеринга предложили ввести обязательную верификацию пользователей через Госуслуги.
- Кикшеринги Whoosh и МТС Юрент начали тестировать систему рейтинга.
- Whoosh разработал новый, «думающий» IoT-модуль самоката 7.0. Он экономит около 20% расходов на производство.
- Аренду авто в Яндекс Драйве теперь можно оплачивать частями через Сплит.

Каршеринг

БОЛЕЕ 300

автомобилей каршеринга появились на дорогах Ярославля. Город стал 18-м в России, где теперь можно арендовать машину через приложение.

→ [ЧИТАТЬ МАТЕРИАЛ ПОЛНОСТЬЮ](#)

63 млрд рублей

объём российского рынка каршеринга. Операторы создают рабочие места и пополняют бюджет городов по всей стране.

→ [ЧИТАТЬ МАТЕРИАЛ ПОЛНОСТЬЮ](#)

Главные новости за май 2025 года

- Яндекс Драйв запускается в Калининграде.
- Ситидрайв объединил все свои сервисы в одном приложении. В него вошли каршеринг, аренда «Надолго», прокат «Рент», «Ситидрайв для бизнеса», «Автотрейд» и «Автосервис».
- Делимобиль запустил сервис по обслуживанию и ремонту машин «Делисервис». Также теперь в приложении каршеринга появился календарь предварительного бронирования автомобилей с доставкой.

Кикшеринг

Сервис краткосрочной аренды электросамокатов и других СИМ в России

Партнёр раздела



АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ
экспертиза по безопасности кикшеринга

WHOOSH [ВУШ]



Произносится: Вуш
Цвет самоката: Жёлто-чёрный или жёлто-серебряный
Вес самоката: до 35 кг
Максимальная скорость: 25 км/ч
Мощность: 0,25 кВт
Поездки застрахованы: 
Возраст для аренды: 18+, в отдельных городах 16+
Год запуска: 2019
Городов присутствия: 61
Флот: 214,2 тыс самокатов

ЯНДЕКС GO



Произносится: Яндекс Го
Цвет самоката: Жёлтый
Вес самоката: до 35 кг
Максимальная скорость: 25 км/ч
Мощность: 0,25 кВт
Поездки застрахованы: 
Возраст для аренды: 18+
Год запуска: 2021
Городов присутствия: 22
Флот: 70 тыс самокатов

МТС ЮРЕНТ



Произносится: МТС Юрент
Цвет самоката: Фиолетовый
Вес самоката: 25 кг
Максимальная скорость: 25 км/ч
Мощность: 0,25 кВт
Поездки застрахованы: 
Возраст для аренды: 18+
Год запуска: 2018
Городов присутствия: 187
Флот: 150 тыс самокатов

Эксперты раздела

Чиновники и депутаты



АРТЁМ ШЕЙКИН

первый заместитель
председателя Комитета
Совета Федерации
по конституционному
законодательству
и государственному
строительству



ОЛЕГ ХМАРИН

начальник управления
транспорта и связи
городского округа город Уфа



ПОЛИНА СТАСЮК

руководитель проектов новой
мобильности Департамента
транспорта Москвы



АЛЕКСАНДР ТОЛМАЧЁВ

заместитель председателя
Комитета Государственной
Думы по молодёжной
политике



ТИМОФЕЙ ЖУКОВ

общественный деятель,
депутат Екатеринбургской
городской думы



МИХАИЛ КАЗАКОВ

заместитель председателя Комитета
по транспорту Администрации
Санкт-Петербурга

Урбанисты и проектировщики



АЛЕКСЕЙ КОФМАН

транспортный эксперт



АРКАДИЙ ГЕРШМАН

урбанист,
автор «Города для людей»



АЛЕКСЕЙ СМИРНОВ

основатель компании
InnovaTransport, эксперт
в сфере транспортного
консалтинга



ВЛАДИМИР ЗЛОКАЗОВ

архитектор-урбанист, партнер
АБ Latoon, автор проекта
«Живые улицы»



АЛЕКСЕЙ РАДЧЕНКО

специалист по городскому
и транспортному
планированию

Инженеры и исследователи



ВИТАЛИЙ ГАЕВСКИЙ

профессор МАДИ,
доктор технических наук



МАРИНА АВРАМЕНКО

эксперт по женской
безопасности, автор канала
«Формула женской
безопасности»



ИЛЬЯ АБРОСИМОВ

генеральный директор
«Исследовательского центра
городских технологий»

«Запреты — тупиковый путь»: как в Уфе развивают кикшеринг и зачем городу самокаты

**ОЛЕГ ХМАРИН**

начальник Управления транспорта
и связи городского округа
города Уфы

Власти Уфы активно сотрудничают с операторами кикшеринга: вместе решают проблемы, вводят новые правила, блокируют нарушителей и рассказывают жителям о правилах безопасной езды на самокате. Почему город не пошёл по пути запретов и развивает микромобильность, узнали у начальника Управления транспорта и связи Олега Сергеевича Хмарина.

Как горожане используют кикшеринг в повседневной жизни

По данным операторов мы видим, что самокаты пока не воспринимаются как полноценный транспорт последней мили. Но в спальных районах транспортный сценарий растёт, и мы стараемся его поддерживать.

Большинство пользователей кикшеринга — это молодёжь. Она ездит на самокатах до дома, работы, учёбы, ближайшей остановки. Конечно, остаётся и развлекательный сценарий — просто прокатиться, повеселиться, доехать до магазина.

Ещё в 2024 году Уфа стала одним из первых городов России, где городские службы начали использовать электросамокаты для патрулирования парков и скверов. Это оказалось очень удобно: сотрудникам стало проще и быстрее охватить большую территорию.

Как самокаты помогают решить транспортные задачи

Самокаты постепенно становятся частью транспортной системы. Это сезонный, но вполне рабочий способ закрыть транспортный спрос без затрат для города. И чем больше поездок в транспортном сценарии, тем лучше.

Так, автобус до подъезда не доедет, а самокат — доедет. Именно последний участок пути — от остановки до дома — СИМ закрывают очень эффективно. И людям это удобно. Особенно вечером и ночью, когда кикшеринг часто выбирают студенты, молодёжь и те, кто просто не хочет вызывать дорогое такси. Мы не хотим лишать людей удобства.

2020

ГОД ЗАПУСКА СЕРВИСА
КИКШЕРИНГА

88%

ДОЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПОЕЗДОК

5 тыс.

СИМ В ГОРОДЕ

2,8 млн

ПОЕЗДОК ЗА СЕЗОН 2024



WHOOSH [ВУШ]



МТС ЮРЕНТ

Как в городе борются с нарушителями на самокатах

Сервисы блокируют и штрафуют нарушителей. Штрафы доходят до 5 000 Р — их выписывают за езду по тротуарам, проезжей части, порчу самокатов и передачу устройства несовершеннолетним. Если за рулём оказывается ребёнок, его аккаунт также блокируют.

Самые распространённые нарушения, по данным операторов кикшеринга:

70% НЕПРАВИЛЬНАЯ ПАРКОВКА

15% НЕСПЕШИВАНИЕ
НА ПЕШЕХОДНОМ
ПЕРЕХОДЕ

10% ЕЗДА ВДВОЁМ

Особенно тревожны случаи, когда дети выезжают на проезжую часть. Поэтому мы поддерживаем инициативу кикшерингов ввести авторизацию через Госуслуги: эта функция поможет отсеять несовершеннолетних пользователей.

Как Уфа регулирует работу операторов кикшеринга

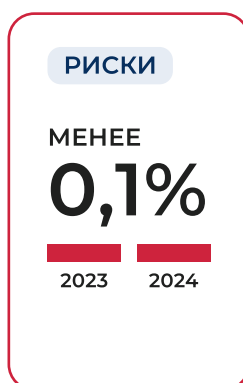
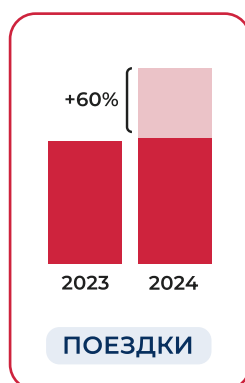
В конце прошлого года мы приняли документ, который зафиксировал правила работы кикшеринга. В нём определены опасные зоны, где возможны ДТП, введены мероприятия по снижению скорости, требования по нанесению разметки. Там же прописаны ограничения по возрасту, запрет езды вдвоём и другие требования.

Мы в постоянном диалоге с операторами, у нас есть рабочий чат. Например, если мы видим неправильную парковку и пишем об этой проблеме, они её оперативно устраняют — по регламенту у них есть на это 5 часов, но чаще это происходит буквально за час. Операторы соблюдают зоны замедления, за свой счёт размещают соцрекламу и наносят разметки на парковках, сами проявляют инициативу в вопросах безопасности и удобства пользователей. Я вижу большой потенциал в нашей совместной работе.

Что изменилось в кикшеринге за год: страховые случаи за 2024 год

Рынок кикшеринга растёт, а страховые риски — снижаются.
Мы запросили статистику у «АльфаСтрахование» и посмотрели,
как изменилось поведение пользователей за последние два года.

Поездок стало больше, но страховой риск не вырос



В 2024 году количество поездок выросло на 60% по сравнению с предыдущим годом. При этом частота событий остаётся низкой (<0,1%). Это говорит о зрелости рынка: операторы отлаживают процессы, а пользователи ездят ответственнее.

На каждую поездку стало меньше страховых случаев



Частота страховых случаев продолжает снижаться: в пересчёте на миллион поездок в 2024 году она уменьшилась на 11,5%. Общее число зафиксированных инцидентов выросло на 41,1%, однако этот рост оказался ниже темпов увеличения самих поездок — рынок становится масштабнее, но при этом безопаснее.

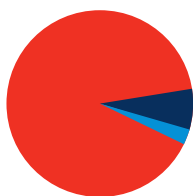
Спрос на расширенную страховку вырос

↑10%

ВЫРОС СПРОС
НА РАСШИРЕННЫЕ
ПОЛИСЫ

Доля пользователей, оформляющих расширенные полисы, выросла почти на 10%. Один из факторов — положительный пользовательский опыт: всё больше клиентов убеждаются, что страховая защита действительно работает.

Самые частые страховые случаи



- ТРАВМА ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ
- ДТП
- ИНЦИДЕНТЫ С ПЕШЕХОДАМИ

Наиболее частый страховой случай — травма пользователя. ДТП и инциденты с пешеходами составляют незначительную долю. При этом общее снижение частоты страховых событий указывает на повышение ответственности пользователей и эффективность мер операторов.

Кикшеринг становится масштабнее — и одновременно безопаснее. Несмотря на рост числа поездок, частота страховых случаев снижается, а спрос на расширенную страховку растёт. Пользователи всё чаще осознанно подходят к вождению.

Почему запрет самокатов ночью — это нецелесообразно. Опыт Екатеринбурга

В мае в Екатеринбурге предложили ограничить аренду электросамокатов с 23:00 до 06:00. Поводом стало ДТП с участием пользователя самоката. Инициатива исходила от ГИБДД и обсуждалась как мера безопасности.

В мэрии посчитали такую меру нецелесообразной. Как сообщили в администрации, вопрос действительно поднимался на одном из заседаний, но ни голосования, ни дальнейшей проработки не было. Идею отклонили.

Мы собрали мнения урбанистов, транспортных экспертов и самих пользователей, чтобы оценить, насколько ночной запрет действительно мог бы повлиять на безопасность.

Что стало поводом для обсуждения запрета

1 мая на улице Щорса произошла трагедия: водитель арендного самоката выехал на проезжую часть и погиб в результате столкновения с автомобилем. Однако эксперты подчёркивают: этот инцидент был единственным случаем в этом сезоне.

В качестве аргумента в пользу ограничений заместитель начальника Госавтоинспекции Екатеринбурга Павел Крылов добавил, что «ночью основной поток граждан, осуществляющих движение, очень мал. В 3:00 мало людей, у которых есть желание поехать куда-то на самокате».

По мнению экспертов, единичный случай не может быть поводом для запрета, а низкая транспортная активность — лучшее время для поездок на СИМ.

«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

Почему запрет на поездки ударит по горожанам: мнение экспертов

Урбанисты отмечают, что если бы ночной запрет ввели, это не решило бы проблему, а лишь усложнило передвижение по городу. Вместо работы над транспортом жителям предложили бы ограничение — без удобной замены.

«С доступностью общественного транспорта ночью дела обстоят примерно никак. Позднее всего заканчивает работу метро, но оно далеко не везде. Наземным транспортом после 20–21 часа воспользоваться уже проблематично. Более того, есть места и направления, которые и в дневное время трудно достижимы на общественном транспорте. Поэтому не иначе как контрпродуктивной инициативу ГАИ назвать не могу.

Вместо того чтобы заниматься безопасностью, они пытаются навязать людям, каким видом транспорта им пользоваться. С самокатами есть проблемы, но нельзя не отметить, что они значительно расширили возможности горожан по части передвижения».



ВЛАДИМИР ЗЛОКАЗОВ

архитектор-урбанист, партнёр АБ Latoon,
автор проекта «Живые улицы»,
Екатеринбург

Даже если город решится на запуск ночных автобусных маршрутов, это не решит проблемы. Самокаты уже стали частью городской системы и остаются востребованными там, где такси стоит дорого, а транспорт не ходит.

«Ночью, когда нет общественного транспорта, самокаты могут быть особенно полезны. Городу стоит организовать ночные автобусные маршруты по основным направлениям, однако и тогда все потребности закрыть не получится, и арендные самокаты будут востребованной альтернативой такси и личному автомобилю».



АЛЕКСЕЙ КОФМАН

транспортный эксперт, Екатеринбург

Вместо того чтобы полностью запрещать самокаты ночью, власти могли бы использовать возможности самих сервисов. Уже сейчас операторы тестируют системы, которые помогают отсеивать нетрезвых пользователей.

«Идея запрета передвижения на электросамокатах в ночное время вызывает вопросы. Возможно, ограничения рассматриваются из-за случаев передвижения лиц в нетрезвом состоянии. Однако и эту проблему можно решать технологически: многие операторы уже внедрили системы оценки состояния пользователя перед началом поездки — особенно в зонах с высокой концентрацией баров и клубов. Такие меры могут быть адаптированы и усовершенствованы при участии операторов. Они, безусловно, готовы к диалогу и к возможным доработкам в работе сервисов в ночное время. Однако полный запрет эксплуатации самокатов ночью представляется избыточной и нецелесообразной мерой».



АЛЕКСЕЙ СМЕРНОВ

основатель компании InnovaTransport,
эксперт в сфере транспортного
консалтинга

Индивидуальный транспорт по ночам часто используют женщины. Такие поездки безопаснее, чем одиночная прогулка или поездка на такси. Этот тренд подтверждают и зарубежные исследования. Например, согласно опросу DOTT, крупного оператора шеринга электросамокатов и электровелосипедов, 33% женщин-пользователей арендуют СИМ, чтобы доехать до дома ночью без страха.

Об актуальности ночных поездок на СИМ говорят и российские эксперты. Здесь добавляется и контекст отечественных улиц: во многих городах России безопасный транспорт не всегда доступен даже в вечернее время.

«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 манёвренность у него высокая. На нём можно издали заметить опасность: человека или группу — и объехать её 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, что 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»](#)

Кто ездит по ночам на самокате: истории жителей

Ночные поездки на самокате для многих жителей — не развлечение, а необходимость. Иногда это единственный удобный способ добраться до дома. Мы спросили горожан, как они используют СИМ ночью и относятся к инициативе по запрету на аренду с 23:00 до 06:00.

Для Ильи самокат — отличный транспорт, чтобы доехать от работы до дома. По его мнению, вопрос безопасности решит не ограничение, а грамотная инфраструктура и умный контроль.

**ИЛЬЯ ОВЧИННИКОВ**

45 лет, Екатеринбург.

Пользуется самокатом более трёх лет

«Когда ночью мне приходится выбирать между самокатом и такси, я всегда выбираю самокат, если позволяет одежда, погода и дорога. Утром и вечером, когда на улице нет народа, самокат идеален.

Я считаю, что нельзя просто взять и запретить ночные поездки на самокате — это плевок в сторону горожан. Да, есть неосознательные люди, которые ночью нарушают. Но запретами на транспорт проблему не решить. Проблема в людях, а не в средствах передвижения. При чём тут самокат, если кто-то пьяный?

Проблема должна решаться комплексно. Нужно готовить инфраструктуру: сейчас на дорогах кататься нельзя, на тротуарах тесно. А для безопасности знаю, что планируется введение камер для фиксации нарушений — вот нужно думать в эту сторону. Пусть камеры всё фиксируют. Да, это бюджет, организация, аналитика, нейросети — и, наверное, не в этом году, но это будет работать лучше, чем просто полный запрет».

Павел работает по ночам и рано утром — когда общественный транспорт не ходит. Самокат для него — единственное доступное средство, чтобы добраться до работы и дома.

**ПАВЕЛ ОРЛОВ**

23 года, Екатеринбург.

Ездит на самокате более двух лет

«Так как у меня нет водительского удостоверения, самокаты я использую как основной вид транспорта. В позднее время это единственное доступное и недорогое средство передвижения, поскольку такси стоит дорого, а общественный транспорт прекращает работу.

Я работаю в круглосуточной организации, где смена заканчивается после 00:00. Иногда приходится выходить на смену с пяти утра. В эти часы общественный транспорт не ходит, и я пользуюсь самокатом, чтобы добраться до работы. Для меня самокат — это не развлечение, а полноценный вид транспорта, который делает мою жизнь проще и мобильнее».

У Алексея есть машина, но после работы для коротких поездок в центр вечером он предпочитает самокат. Алексей считает, что запреты только усугубляют проблему.



АЛЕКСЕЙ КУЛИКОВ

42 года, Екатеринбург.

Ездит на самокате более пяти лет

«Я беру самокат, чтобы поехать в центр поесть после работы вечером — это мой самый частый сценарий поездок с весны до осени. 10 минут туда, 10 обратно — удобно.

Вечером и ночью ездить приятнее, потому что в городе всё плохо с велодорожками и днём на тротуаре неминуем конфликт с пешеходами. Как пользователю самоката, мне нет никакого интереса ездить по тротуарам и прыгать по бордюрам — если бы была велодорожка, я бы предпочёл её.

У меня есть машина, и я давно уже в вечернее время не пользуюсь автобусами. Но насколько знаю, после девяти вечера куда-то из центра на периферию уехать сложно: общественный транспорт у нас не очень хорошо работает. В этом плане многих выручают самокаты.

К запрету ночных поездок отношусь негативно. У нас любая инициатива от властей по поводу СИМ — это только запреты. Никакой реальной инфраструктуры не делают. Вместо того чтобы проектировать велополосы и нормальные маршруты, они вводят ограничения: снижают скорость, урезают доступность».

Что говорит статистика

Статистика Госавтоинспекции не подтверждает необходимость ночного запрета на аренду самокатов, утверждает Илья Абросимов, генеральный директор «Исследовательского центра городских технологий» и техлид проекта «Мобилитика».

«Мобилитика» — это набор цифровых инструментов для аналитики городской мобильности: микромобильности, велосипедного трафика, общественного транспорта и анализа аварийности. Проект разработан «Исследовательским центром городских технологий и урбанистики» и используется чиновниками и транспортными организациями.

«Если рассматривать запрет как способ снизить аварийность с СИМ, то тут нужно анализировать два аспекта: ДТП вида „Автомобиль — СИМ“ на пешеходных переходах и „СИМ — пешеход“ на тротуарах и пешеходных переходах».



ИЛЬЯ АБРОСИМОВ

генеральный директор «Исследовательского центра городских технологий» и техлид проекта «Мобилитика»

Тип ДТП	Всего случаев	В тёмное время суток
Автомобиль — СИМ на пешеходных переходах	13	4 из 13
СИМ — пешеход на тротуарах и пешеходных переходах	130	7 из 130
Итого	143	11

* Источник: расчёт выполнен на основе данных по Екатеринбургу с сайта [Госавтоинспекции](#) с января 2023 г. по апрель 2025 г. с использованием инструмента для аналитики «Мобилитика».

7,5%

**ДТП С СИМ ПРОИЗОШЛО
В ТЁМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК**

0,4%

**СОСТАВЛЯЮТ ДТП С СИМ
В ТЁМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК
ОТ ВСЕХ ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ
ДТП С ПОСТРАДАВШИМИ
В ЕКАТЕРИНБУРГЕ**

* Источник: расчёт выполнен на основе данных по Екатеринбургу с сайта [Госавтоинспекции](#) с января 2023 г. по апрель 2025 г. с использованием инструмента для аналитики «Мобилитика».

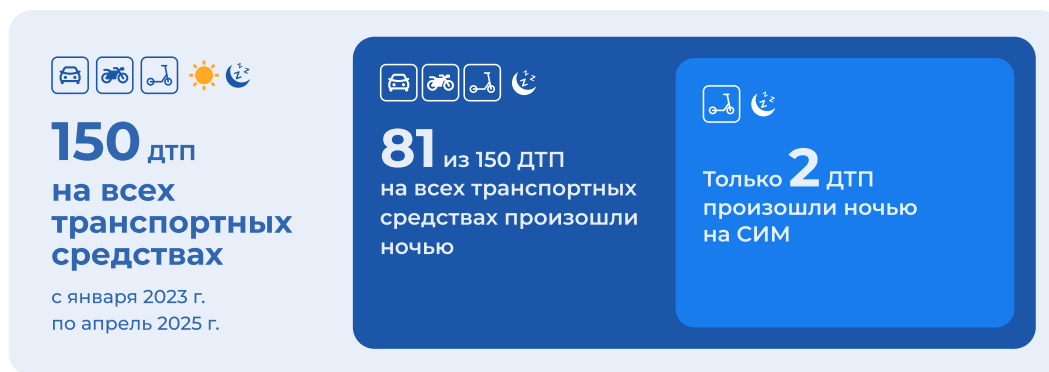
«Данные говорят, что проблема с СИМ есть, но связывать её со временем суток или освещённостью не стоит», — говорит Илья Абросимов.



ИЛЬЯ АБРОСИМОВ

генеральный директор «Исследовательского центра городских технологий» и техлид проекта «Мобилитика»

Количество ДТП с пьяными водителями в Екатеринбурге



Важно уточнить, что к этим двум ночным ДТП на СИМ относятся наезд на пешехода на ул. Бебеля и одно падение самокатчика на ул. Фурманова.

«Если запретить аренду СИМ и днём и ночью, нельзя будет даже статистически доказать, что это снижает аварийность. Доля пьяных водителей СИМ в ДТП с пострадавшими слишком мала.

В виде эксперимента по борьбе с пьяным вождением было бы интересно посмотреть на запрет вождения личного и арендного транспорта в ночное время, но только если запрещено ездить вообще всем видам транспортных средств, кроме автобусов и такси. Однако на такой эксперимент вряд ли решатся даже в самых „пьющих регионах“, не то что в Свердловской области», — добавляет Абросимов.



ИЛЬЯ АБРОСИМОВ

генеральный директор «Исследовательского центра городских технологий» и техлид проекта «Мобилитика»

Зачем кикшеринги предлагают ввести авторизацию пользователей через Госуслуги?

Операторы кикшеринга предложили ввести обязательную авторизацию пользователей через портал Госуслуги. По мнению компаний, это поможет ограничить доступ для несовершеннолетних и снизить число нарушений.

Мы поговорили с экспертами в области транспорта и с представителями власти о том, как они оценивают эту инициативу.

Как устроена авторизация в кикшеринге сейчас

Для регистрации в большинстве приложений сейчас нужно указать контактные данные, банковскую карту и подтвердить, что пользователю уже исполнилось 18 лет. Возраст проверяется через вопрос «Вам уже есть 18?». Исключение составляют самокаты Wnoosh: во всех регионах, кроме Москвы, Московской области, Иркутска и Красноярска, их можно использовать с 16 лет, но с ограничением по скорости.

Чтобы дополнительно подтверждать возраст, в 2024 году операторы начали внедрять собственные системы верификации. Например, МТС Юрент подключил сервис МТС ID и с его помощью в 2024 году заблокировал более 10 тысяч аккаунтов несовершеннолетних. А Wnoosh использует авторизацию по банковскому ID.

«Большинство пользователей сервисов аренды электросамокатов соблюдает правила. Однако есть небольшой процент водителей, которые нарушают ПДД на регулярной основе. Чаще всего именно такие пользователи и попадают в ДТП. Верификация через Mos ID позволяет выявлять таких нарушителей и блокировать им доступ к аренде, не дожидаясь аварий.

Также благодаря верификации дети и подростки не могут пройти проверку и не получают доступа к аренде самокатов и велосипедов. Сегодня в среднем на электросамокатах совершают 230 тысяч поездок в сутки. С начала сезона верификацию через Mos ID успешно прошло уже более 810 тысяч пользователей».



ПОЛИНА СТАСЮК

руководитель проектов новой
мобильности Департамента
транспорта Москвы

Что говорят представители власти

Представители власти разных городов поддерживают инициативу ввести авторизацию через портал Госуслуги. По их мнению, решение поможет ограничить доступ несовершеннолетних, повысить ответственность пользователей и снизить количество нарушений и ДТП.

Депутат Государственной думы Александр Толмачёв отмечает, что, несмотря на ограничение по возрасту, которое устанавливают операторы, подростки находят обходные пути. Авторизация через Госуслуги должна привести к большему порядку.

«Верификация пользователей арендных самокатов через Госуслуги — шаг, который давно назрел. Большое количество нарушений ПДД связано с использованием средств индивидуальной мобильности несовершеннолетними. По данным МВД, более 30% пострадавших в ДТП с электросамокатами составляют дети и подростки от 10 до 17 лет. Бывает и так, что сбивают пешеходов и уезжают. Теперь порядка станет больше.

Несовершеннолетние не смогут арендовать самокаты. Это запрещено и сегодня, но юные водители СИМ используют карты родителей для оплаты и катаются.

Примечательно, что с инициативой выступили сами сервисы кикшеринга. Это говорит о том, что бизнес аренды СИМ заинтересован в прозрачности и снижении аварийности».



АЛЕКСАНДР ТОЛМАЧЁВ

заместитель председателя Комитета
Государственной думы
по молодёжной политике

Общественный деятель и депутат Екатеринбургской городской думы Тимофей Жуков отмечает, что такое решение позволит операторам не только ограничить доступ к самокатам для тех, кто не должен ими пользоваться, но и чётко идентифицировать нарушителей.

«Дополнительная верификация через Госуслуги, в которых все люди идентифицированы и по возрасту, и по другим критериям, даст возможность шеринговым компаниям, как мне кажется, во-первых, устанавливая и не допуская людей, которые не имеют права на это [пользоваться услугами] по их регламенту.

Во-вторых, находить людей, если случилось ПДД, вандализм, порча. Это будет помогать восстановить достоверно верифицированную личность.

В принципе это должно позитивно сказываться на том, чтобы приводить в порядок такое острое социальное явление, как средства индивидуальной мобильности

Я думаю, что вопрос только в синхронизации протоколов безопасности — чтобы не было утечек».



ТИМОФЕЙ ЖУКОВ

общественный деятель, депутат
Екатеринбургской городской думы

В Санкт-Петербурге авторизация пользователей кикшеринга через портал Госуслуги обсуждается уже давно. В 2024 году с такой инициативой выступил глава Комитета по транспорту Санкт-Петербурга Валентин Енокаев.

В марте 2025 года операторы подписали новое соглашение с городом, одно из условий которого — шаги для развития процедуры верификации, в том числе через Госуслуги Санкт-Петербурга. Таким образом город рассчитывает исключить детей и нарушителей.

«Аутентификация пользователей СИМ на портале Госуслуги была инициативой города и наше требование к операторам кикшеринговых компаний. Поэтому мы выражаем благодарность за оперативную реализацию на стороне операторов и освещение нашей инициативы в СМИ.

Надеемся таким образом исключить детей и недобросовестных пользователей».



МИХАИЛ КАЗАКОВ

заместитель председателя Комитета
по транспорту Администрации
Санкт-Петербурга

Первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству Артём Шейкин поддержал инициативу и подчеркнул, что решение поможет повысить уровень безопасности.

«Компании, как социально ответственный бизнес, должны предпринимать такие меры для защиты граждан и повышения безопасности на улицах. Эта инициатива — именно такой шаг, направленный на создание более безопасной городской среды.

Полностью поддерживаю инициативу операторов кикшеринга о введении авторизации пользователей электросамокатов через портал Госуслуги.

Такой подход значительно повысит уровень безопасности и ответственности, помогая контролировать использование электросамокатов и предотвращать возможные правонарушения».



АРТЁМ ШЕЙКИН

первый заместитель председателя Комитета Совета
Федерации по конституционному законодательству
и государственному строительству

Начальник управления транспорта и связи Уфы Олег Хмарин, отмечает, что авторизация через Госуслуги поможет сформировать более ответственный подход к использованию СИМ.

«Инициатива, как мне кажется, верная. Да, она усложняет вход в систему, но создаёт нужный барьер — отсеивает хотя бы часть несовершеннолетних. Это транспорт повышенной опасности, и пользователь должен осознавать риск, на который идёт, начиная поездку. Нужно дорасти до осознанного использования самоката. Сейчас интеграции с Госуслугами развиваются, поэтому всё внедряется достаточно оперативно».



ОЛЕГ ХМАРИН

начальник Управления транспорта
и связи городского округа города Уфы

Авторизация через Госуслуги — важный шаг к повышению безопасности на дорогах. Этот механизм позволит блокировать доступ несовершеннолетних и нарушителей, снижая количество аварий. Опыт Москвы с Mos ID уже подтвердил эффективность такого подхода: операторам удалось выявить и заблокировать тысячи аккаунтов до того, как произошли инциденты.

За инициативу операторов выступили представители власти разных регионов. Однако для успешной реализации важно, чтобы у неё была поддержка Минцифры.

Каршеринг

Сервис краткосрочной аренды автомобилей в России

Содержание раздела

- 57 ____ «Прорыв в логистике и новые возможности для людей»: в Ярославле запустился каршеринг
ИНТЕРВЬЮ
- 60 ____ От мобильности к экономике: как каршеринг создаёт рабочие места и пополняет бюджет городов
КАК ЭТО РАБОТАЕТ

Эксперт раздела



МИХАИЛ ЕВРАЕВ
губернатор Ярославской области

Партнёр раздела



РЕНЕССАНС СТРАХОВАНИЕ
экспертиза по безопасности каршеринга

Каршеринг — это прорыв в логистике и новые возможности для людей



МИХАИЛ ЕВРАЕВ

губернатор Ярославской области

28 апреля на Советской площади Ярославля заработал первый в регионе сервис каршеринга — Делимобиль. Более 300 автомобилей трёх классов теперь доступны жителям и туристам. Почему регион инвестирует в развитие краткосрочной аренды автомобилей и какие эффекты власти ожидают от нового сервиса — в интервью «Мобилити» рассказывает губернатор Михаил Евраев.

Расскажите, почему вы решили поддержать запуск каршеринга?

Ярославль стал 15-м крупным городом, в котором Делимобиль войдёт в транспортную систему региона и повысит мобильность пользователей. Для столицы Золотого кольца — это прорыв в логистике и транспортной доступности, повышение привлекательности региона и новые возможности для людей.

Запуск нового формата в сфере транспорта стал результатом эффективной работы правительства области с бизнесом. Наше представительство в Москве вышло к потенциальным компаниям-партнёрам с предложением, провело встречу, презентовало возможности региона — и вот мы видим результат: каршеринг заработал.

Какие возможности открывает для региона каршеринг?

Мы уделяем особое внимание развитию внутреннего туризма, расширению деловых контактов между регионами.

В этом аспекте особенно важно, что жители региона и гости могут, пользуясь каршерингом, совершать поездки не только по Ярославлю и области, но и в Москву, Казань, Нижний Новгород, Санкт-Петербург и другие города присутствия сервиса.

Города, в которых есть делимобили, связаны маршрутами по тарифу «Межгород». Это удобно для активных и деловых людей: можно завершать аренду в другом городе без дополнительных комиссий и без возврата машины в город старта, как это обычно устроено в классических сервисах аренды.

Для подключения к сервису нужны только права, паспорт, банковская карта и мобильное приложение. Регистрация быстрая и удалённая, действуют разные тарифы. Машину можно взять на несколько минут, а можно и на длительный период.

Важно, что сервис не только даёт свободу передвижения, но и снижает нагрузку на дороги: один такой автомобиль заменяет до 5–6 личных машин.

Есть ли у вас обратная связь от жителей региона?

Наше правило — в своей работе всегда опираться на мнение жителей, чтобы учесть замечания и предложения, возникшие при реализации проекта. В своих комментариях в соцсетях жители региона позитивно оценили запуск каршеринга. Это ещё раз подтверждает, что мы выбрали правильный вектор развития транспортного сообщения, внедряя современные способы автопередвижения.

С какими задачами и сложностями вы столкнулись при подготовке к запуску?

Запуск первого сервиса — пример слаженной совместной работы Министерства транспорта Ярославской области, областного Центра организации дорожного движения, мэрии Ярославля, всех структур правительства области и компании Делимобиль.

Главной задачей было оперативно выстроить полноценную экосистему сервиса — от размещения автопарка до настройки цифровой инфраструктуры.

Особую сложность представляла транспортная логистика: предстояло не только доставить автомобили в город, но и стратегически правильно распределить их по районам для максимального удобства пользователей.

Сейчас ведутся переговоры о расширении зоны аренды машин каршеринга в регионе. Планируется, что следующим городом станет Рыбинск. Каршеринг открывает новые возможности, поэтому наша задача — сделать так, чтобы весь регион входил в зону действия данного сервиса.

Планируется ли интеграция каршеринга в общую транспортную систему региона? Например, через льготы на парковку или связку с пересадочными узлами?

Уже сейчас, при запуске каршеринга в Ярославле, мы наблюдаем высокие показатели по перемещениям граждан между важными транспортными узлами: аэропортом, вокзалами и точками притяжения. В рамках создания платного парковочного пространства Ярославской области мы планируем делать серьёзную скидку для агрегаторов каршеринга. Такое решение позволит гражданам не платить за размещение машин на платных городских парковках и улучшит связанность районов и транспортную доступность.

Планируете ли задействовать каршеринг в развитии туризма?

Как уже сказал, начали работу с Ярославля, но продолжим поступательно идти к тому, чтобы сервис был доступен на всей территории региона.

Ярославская область заняла девятую строчку по индексу туристической привлекательности российских регионов — она традиционно является одним из популярных мест внутреннего туризма. Мы не останавливаемся на достигнутом и продолжаем шаг за шагом двигаться в развитии туризма.

Результаты нашей работы видны в реальных делах: ремонте дорог, открытии новых гостиниц и увеличении номерного фонда, расширении событийного календаря, совершенствовании туристической навигации и транспортной логистики.

Каршеринг меняет отношение к страхованию

Развитие каршеринга в регионах стимулирует не только транспортную доступность, но и новые поведенческие практики — от страхования до безопасного вождения. Какие изменения происходят в регионах с запуском сервиса, рассказал Сергей Демидов, вице-президент компании «Ренессанс страхование».

«Появление каршеринга в новых городах поддерживает развитие страховой культуры страхования в российских регионах. Новые пользователи каршеринга получают опыт использования каско. Часто они сталкиваются с возможностью оформления различных вариантов страхового полиса (базового или каких-то расширенных вариантов программы). Это помогает им лучше понять важность и возможности, которые даёт страхование.

Кроме того, каршеринг помогает формированию культуры безопасного движения среди пользователей, поскольку система оценки контролирует грубые нарушения ПДД, например значительные превышения скорости.

Каршеринговые сервисы часто работают в тесном сотрудничестве со страховыми компаниями, что позволяет формировать взаимовыгодные условия и продвигать культуру страхования среди пользователей».



СЕРГЕЙ ДЕМИДОВ

вице-президент компании
«Ренессанс страхование»

От мобильности к экономике: как каршеринг создаёт рабочие места и пополняет бюджет городов

Каршеринг в России уже давно перестал быть просто альтернативой личному автомобилю. Сегодня это полноценный сегмент транспортной системы и быстрорастущий рынок, который приносит не только удобство жителям, но и реальные деньги в бюджет.

С запуском нового сервиса города получают рост налоговых поступлений, новые рабочие места и дополнительную поддержку локального бизнеса. Разбираемся, как это работает на практике.

Как каршеринг пополняет бюджет

Каршеринг в России стремительно растёт. По оценке группы компаний Б1, в 2024 году российский рынок каршеринга вырос на 43% и достиг 63 млрд Р. На конец 2024 года услуга была доступна в 15 городах, а общее количество автомобилей каршеринга достигло около 75 тысяч. В 2025 году география продолжила расширяться — 18-м городом стал Ярославль.

Основная доля рынка приходится на топ-4 крупнейших игроков: Делимобиль, Ситидрайв и Яндекс Драйв, ВЕЛКАСАР. У них больше всего городов присутствия, машин и пользователей.

ГОРОДА ПРИСУТСТВИЯ КРУПНЕЙШИХ ОПЕРАТОРОВ

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

Всё это говорит не только о развитии отрасли, но и об увеличении вклада в экономику: рост каршеринга увеличивает доходы городских бюджетов за счёт налоговых отчислений и платежей.

Есть несколько источников пополнения бюджета регионов:

○ НДС

заложен в стоимость поездок, оператор отчисляет НДС за все поездки;

○ НДФЛ

Как правило, в городах присутствия у операторов есть свои офисы, за их сотрудников НДФЛ отчисляется в бюджет города;

20%

НДС ПЛАТИТСЯ
С КАЖДОЙ
ПОЕЗДКИ

5,5 поездки в день

СОВЕРШАЕТСЯ
НА ОДНОЙ МАШИНЕ
КАРШЕРИНГА*

646 Р

СРЕДНЯЯ
СТОИМОСТЬ
ОДНОЙ ПОЕЗДКИ**

* Как устроены поездки в каршеринге // Мобилити. 2024. №2. С. 62–63.

** По данным банка Русский Стандарт.

○ ОПЛАТА ПАРКОВОК

В городах с платной парковкой каршеринг работает наиболее эффективно, когда власти предоставляют льготные условия на парковочные места, а операторы берут расходы на себя.

Пользователям не нужно оплачивать парковку отдельно — это делает сервис особенно удобным для поездок в центр, где стоимость может быть высокой.

Ещё автомобили каршеринга редко стоят на одном месте дольше нескольких часов: они быстро сменяют водителей и перемещаются по городу в течение дня. Это повышает оборачиваемость платных парковок — вместо одного-двух платежей в сутки город получает несколько оплаченных сессий на том же месте.

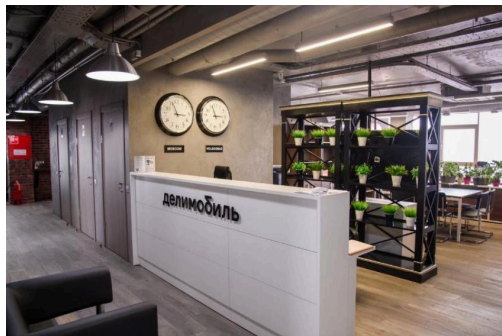
Как каршеринг стимулирует занятость и рост смежных сервисов в регионах

Каршеринг — это не только аренда машин через приложение, но и десятки реальных профессий. В отличие от онлайн-сервисов, здесь многое завязано на офлайне: машины нужно чинить, мыть, заправлять и обслуживать. Без людей не обойтись.

Поэтому крупные каршеринговые компании работают по двум направлениям: внутреннему (для обслуживания собственного автопарка и офисов) и внешнему (когда компании вырастают настолько, что начинают помогать и другим частным водителям и бизнесам).

Внутреннее направление: офисы, СТО и наём по всей стране

Чтобы поддерживать работу автопарка и обеспечивать бесперебойный сервис, операторы каршеринга развивают собственную инфраструктуру и нанимают сотрудников по всей стране.



🔗 Контактный центр Делимобиля в Волгограде. Источник: bloknot-volgograd.ru

О ОФИСЫ ОПЕРАТОРОВ В ГОРОДАХ ПРИСУТСТВИЯ

здесь работают региональные менеджеры, HR, финансисты, юристы, разработчики и другие специалисты. Например, в крупнейшем контакт-центре сервиса Делимобиль в Волгограде работает более 700 специалистов службы поддержки.

О СОБСТВЕННЫЕ СТО ОПЕРАТОРОВ

сюда нанимают автослесарей, автомехаников, мастеров, кладовщиков — всех, кто причастен к ТО. У операторов есть СТО в разных городах, от столицы до регионов: в Москве, Санкт-Петербурге, Сочи, Нижнем Новгороде, Екатеринбурге, Казани, Самаре и Новосибирске. Количество СТО постоянно увеличивается, а вместе с этим растёт потребность в сотрудниках.

Внешнее направление: собственные сервисы и партнёрства с локальными компаниями

Развивая компетенции в техническом обслуживании, компании выходят на новый рынок и начинают оказывать услуги частным водителям и другим юридическим лицам.

О ДЕЛИМОБИЛЬ

запустил собственный автосервис — Делисервис, который оказывает полный цикл услуг для автомобилей: от диагностики до ремонта. Пока он работает только в Москве, но в ближайшее время появятся точки в Казани, Нижнем Новгороде и Сочи. Кроме этого, у оператора есть топливная компания Пролив+, которая занимается доставкой топлива в машины.

О СИТИДРАЙВ

открыл СТО для личных автомобилей и юридических лиц. Также у оператора есть своё топливное подразделение PROIL, которое обеспечивает рабочими местами людей в Москве, Санкт-Петербурге и Сочи. PROIL закрывает 80–90% заявок на заправку в течение дня. Помимо этого, подразделение выполняет и другие задачи: доставляет на СТО автомобильные масла, заправляет механизмы и создаёт партнёрские сети АЗС.

Помимо сотрудников своих сервисов, компании активно работают с внешними подрядчиками. Это автомойки, шиномонтажи, техцентры, АЗС и ЭЗС и другие локальные сервисы.



🔗 СТО Ситидрайва на Ярославском шоссе, Москва. Источник: truesharing.ru

За счёт постоянного потока заказов от каршеринга такие компании получают стабильную загрузку, расширяют штат и могут вкладываться в развитие. Для малых и средних бизнесов это источник регулярного дохода и возможность расти вместе с рынком.

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.

Теги 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».

КИКСЕРИНГ

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 оферта, которую подписывают власти города и представители сервисов, чтобы определить условия работы аренды на конкретной территории.

ПАУЗА / ОЖИДАНИЕ

АРЕНДА

Режим, в котором автомобиль или самокат всё ещё остаётся зарезервирован за пользователем, но не находится в движении. Такая опция активируется вручную и позволяет человеку, например, оставить ТС и сходить в магазин. На этот период стоимость аренды обычно становится дешевле.

ПЕРЕРАСХОД КИЛОМЕТРОВ И 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



MOBILITYMAG.RU



MOBILITYMAG

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

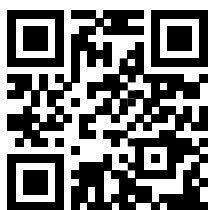
иллюстратор

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