

ВЫПУСК #6

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 шестой 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

АНДРЕЙ ВДОВЕНКО

автор

ЕКАТЕРИНА СОФЬИНА

корректор

АНАСТАСИЯ НЕКРАСОВА

дизайнер

НИКОЛАЙ КОВАЧЕВИЧ

иллюстратор

Содержание

Ключевые выводы

4 Главное в этом выпуске

Кикшеринг

7 «Рациональное регулирование»:
как работает кикшеринг в Сириусе
ИНТЕРВЬЮ

14 Как Москве удалось сократить аварийность
с участием СИМ на 65%
РАЗБОР С ЭКСПЕРТАМИ

21 В Сочи появились парковочные карманы для самокатов —
вместе с первым в России знаком СИМ-парковки
РАЗБОР С ЭКСПЕРТАМИ

27 Российский чиновник и электросамокат — два разных мира.
Или нет?
КОЛОНКА ЭКСПЕРТА

33 Как школы вождения самокатов
повышают безопасность в 2025 году
КАК ЭТО РАБОТАЕТ

Каршеринг

38 Как устроено динамическое ценообразование
в каршеринге
КАК ЭТО РАБОТАЕТ

44 Зачем каршерингу разные машины
и как это помогает городу
КАК ЭТО РАБОТАЕТ

Словарь

53 Основные понятия

Главное в этом выпуске

Кикшеринг

на 65%

снизилось число ДТП с кикшерингом в Москве благодаря совместным усилиям властей и операторов.

→ [ЧИТАТЬ МАТЕРИАЛ ПОЛНОСТЬЮ](#)

на 50%

год к году вырос спрос на электросамокаты в первую декаду июня, по данным МТС Юрент.

до 2%

снизилось количество повторных нарушений с участием СИМ за полгода работы системы интеллектуального видеомониторинга в Сириусе.

→ [ЧИТАТЬ МАТЕРИАЛ ПОЛНОСТЬЮ](#)

Главные новости за июнь 2025 года

- В Томске и Владивостоке можно арендовать самокаты Whoosh по карте «Тройка» без помощи телефона.
- В Сочи обустроили парковочные карманы для СИМ и поставили первый в России знак самокатной парковки
- МТС Юрент запустился в российском селе Париж.
- Whoosh опубликовал предварительные операционные результаты за 6 месяцев 2025 года — сервис расширяет клиентскую базу и флот.
- В Казани, Новосибирске и Челябинске МТС Юрент начал размещать укрупнённые номера на все самокаты.

Каршеринг

на **19%**

снизилась аварийность в Делимобиле по итогам 5 месяцев 2025.

Главные новости за июнь 2025 года

- Ситидрайв снял ограничения по возрасту и стажу для долгосрочной аренды и классического проката — услугами сервиса можно пользоваться сразу после получения прав.
- Делимобиль запустил новые корпоративные тарифы — они позволят предпринимателям оптимизировать затраты на транспорт.
- Ситидрайв Рент запустился в Ростове-на-Дону, Краснодаре и Екатеринбурге. Сервис предлагает долгосрочную аренду автомобилей от 1 дня до 1 года.
- BelkaCar убрал ожидание в 24 часа для расширенной страховки — теперь её можно оформить за несколько минут в приложении.
- Яндекс Драйв добавил новые зоны завершения аренды в Москве и Санкт-Петербурге.

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: 70
Флот: 237,8 тыс. самокатов

ЯНДЕКС GO

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

По данным журнала Мобилити за 2024 год

Эксперты раздела



АЛЕКСЕЙ СМИРНОВ

основатель компании
InnovaTransport, эксперт
в сфере транспортного
консалтинга



АЛЕКСЕЙ РАДЧЕНКО

специалист по городскому
и транспортному
планированию



АЛЕКСЕЙ КОЛОМЫЦКИЙ

начальник отдела
мониторинга
и контроля департамента
внутренней политики
и организационной
деятельности
администрации ФТ «Сириус»



АНТОН АГАРКОВ

урбанист,
продюсер социальных
проектов



АРКАДИЙ ГЕРШМАН

урбанист,
автор «Города для людей»



ВАСИЛИЙ ЗЕМСКИЙ

технический директор
компании «Видеофор-Юг»,
резидент Инновационного
научно-технологического
центра «Сириус»



ДАРЬЯ БЕРДОНОСОВА

Доцент кафедры
коммуникационного дизайна
НГУАДИ, член союза
архитекторов России



ИЛЬЯ АБРОСИМОВ

дата-аналитик «Центра
компетенций городской
среды»



ЮРИЙ НИКОЛАЕВ

издатель проекта «Мобилити»

Партнёр раздела



АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ

экспертиза по безопасности
кикшеринга

«Рациональное регулирование»: как работает кикшеринг в Сириусе

**АЛЕКСЕЙ КОЛОМЫЦКИЙ**

начальник отдела мониторинга и контроля департамента внутренней политики и организационной деятельности администрации ФТ «Сириус»

Федеральная территория «Сириус» стала одной из первых в России, где тестируют «умные» камеры, следят за данными перемещений и используют СИМ в полиции. Как работают эти меры, мы узнали у Алексея Коломыцкого, начальника отдела мониторинга и контроля департамента внутренней политики и организационной деятельности администрации ФТ «Сириус».

2018

ГОД ЗАПУСКА СЕРВИСА
КИКШЕРИНГА

93%

ДОЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПОЕЗДОК

3,8 тыс.

СИМ В ГОРОДЕ

4 млн

ПОЕЗДОК ЗА СЕЗОН

**WHOOSH [ВУШ]****МТС ЮРЕНТ****ЯНДЕКС GO**

Как работают самокаты в Сириусе

«Передвижение на самокатах в Сириусе востребовано — этому способствуют благоприятный климат и большие пространства».

В Сириусе работают три оператора кикшеринга: Whoosh, МТС Юрент и Яндекс Go. Спрос на СИМ стабильно высокий: самокатами активно пользуются как местные жители, так и туристы.

Зачем администрация сотрудничает с операторами

Концентрация СИМ на федеральной территории очень велика — почти 3,8 тысяч арендных самокатов — без учёта частных устройств. Если взять показатели в расчёте их соотношения к площади территории или к населению, количество СИМ в Сириусе в десятки раз больше, чем в Москве. Поэтому регулирование этой сферы для федеральной территории очень актуально, и администрация обсуждает с операторами все острые вопросы. Взаимодействие с кикшеринговыми компаниями направлено, в первую очередь, на повышение безопасности всех участников дорожного движения.

«Навести порядок в любой сфере можно, только если установлены чёткие правила и степень ответственности за их нарушение, а также проводится профилактическая работа по предотвращению нарушений. Если мы будем сотрудничать в этом вопросе с кикшеринговыми компаниями, это будет показательный пример, который можно будет применять во всех регионах России».

Результаты совместной работы уже заметны: снизился уровень травматизма и количество обращений от горожан. Дополнительно власти ввели временные ограничения на передвижение и парковку СИМ вблизи мест массовых мероприятий.

С чего началась самокатная полиция

В феврале 2025 года МТС Юрент вместе с полицией федеральной территории запустили патруль на электросамокатах. Инициатива исходила от самих сотрудников — в полиции Сириуса работает много молодых и современных людей. Перед запуском проекта для них провели обучение по вождению, но многие уже пользовались СИМ и на занятии только закрепили уже имеющиеся навыки.



«Для участковых и ППС самокаты стали простым и удобным способом передвижения».

🔗 Для полицейского патруля МТС Юрент предоставил электросамокаты в специальном дизайне.
Источник: [Трушеринг](#)

Какие данные передают операторы

«Сириус одним из первых в России начал внедрять единую систему мониторинга самокатов».

В сентябре 2024 года на федеральной территории начала работать единая информационная система, которая собирает данные о перемещении самокатов от всех операторов шеринга. Система пока находится на стадии тестирования, поэтому об аналитике полученных результатов говорить ещё рано.

Однако власти уже сейчас получают базовую картину поведения пользователей и могут отслеживать соблюдение установленных правил. Эти данные важны как для развития инфраструктуры, так и для обеспечения безопасности.

Как ИИ помогает отслеживать нарушения

«Мы тестируем программу, которая с помощью камер и ИИ фиксирует опасные нарушения на самокатах. В настоящее время система ещё обучается, однако ИИ уже умеет определять езду вдвоём, не спешивание на пешеходном переходе и движение по проезжей части».

до **2%** СНИЗИЛОСЬ КОЛИЧЕСТВО ПОВТОРНЫХ НАРУШЕНИЙ СРЕДИ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ МТС ЮРЕНТ ЗА ПОЛГОДА РАБОТЫ СИСТЕМЫ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОГО ВИДЕОМОНИТОРИНГА

🔗 Источник: по данным МТС Юрент.

В декабре 2024 года вместе с оператором МТС Юрент, МКУ «Цифра.ФТ» и разработчиком программного обеспечения на основе ИИ, резидентом ИНТЦ «Сириус» «Видеофор-Юг» власти запустили пилотный проект по распознаванию дорожных инцидентов с помощью ИИ. После обнаружения нарушения система передаёт данные оператору, а пользователь получает электронное уведомление с предупреждением.

Пока точность распознавания системы видеоаналитики составляет:

90%+

СОЗДАНИЕ ПОМЕХ
И ОПАСНОСТИ ДЛЯ ДРУГИХ
УЧАСТНИКОВ ДВИЖЕНИЯ

82%

НЕ СПЕШИВАНИЕ
НА ПЕШЕХОДНОМ ПЕРЕХОДЕ

73%

ЕЗДА НА СИМ ВДВОЁМ

Чтобы повысить точность наблюдений, рассматривается вопрос об установке укрупнённых номерных знаков в будущем.

На протяжении полугода реализации первого этапа пилотного проекта точность распознавания нарушений ПДД СИМ выросла от 40 до 90%+.

Во многом точность работы системы зависит от расположения камер, при которых чётко виден человек и самокат. Длительные наблюдения позволили нам сформировать технические требования, при которых система будет работать наилучшим образом.

Но не менее важным является элемент социальной психологии — тот факт, что через электронное информирование людей мы помогаем формировать культуру безопасного вождения СИМ.



ВАСИЛИЙ ЗЕМСКИЙ

Технический директор компании «Видеофор-Юг», резидент Инновационного научно-технологического центра «Сириус»

Как работает парковка для самокатов

«Мы не только следим за правилами парковки, но и реагируем на просьбы горожан. Порядка постепенно становится больше».

В Сириусе определён порядок размещения парковок: например, СИМ запрещено оставлять ближе 10 метров от пешеходных переходов и на мостах. На размещение парковок влияют и обращения жителей. Если горожане просят изменить расположение, администрация учитывает это в работе и передаёт обратную связь операторам. Вместе с сервисами власти обсуждают изменения в размещении парковок с приоритетом для пешеходов.

КОММЕНТАРИЙ ОТ РЕДАКЦИИ

В случае неправильной парковки, нарушений или конфликтных ситуаций с участием самокатов горожане могут сообщить об этом напрямую операторам — у каждого сервиса есть форма для обратной связи.

- В **Whoosh** сообщения с фотографией нарушения позволяют идентифицировать поездку по времени и геолокации. В поддержку можно обратиться через социальные сети или почту support@whoosh.bike.
- Пользователи **МТС Юрент** могут пожаловаться на неправильную парковку самокатов в любом из городов присутствия сервиса через Телеграм-бот [@pdd_urent_bot](https://t.me/pdd_urent_bot).
- В **Яндекс Go** сообщения о нарушениях принимаются через службу поддержки приложения в разделе Самокаты.

Как Сириус развивает велоинфраструктуру

Федеральная территория продолжает развивать наследие XXII Зимних Олимпийских игр. Кроме спортивных объектов, в Сириусе сохранили Олимпийскую набережную с просторной вело-беговой дорожкой. По просьбам жителей этот маршрут сделали зоной без самокатов, чтобы он оставался комфортным для легкоатлетов и велосипедистов.

Подход к развитию велоинфраструктуры применяется и в других районах. При реконструкции улиц проектировщики сразу учитывают потребности велосипедистов:

«Сегодня при обновлении улично-дорожной сети, которое проводится в разных районах Сириуса, дорожные строители также учитывают необходимость создания велодорожек. Так, например, велодорожка проложена вдоль нового пешеходного маршрута, который соединяет набережную реки Мзымта и ведёт вдоль улицы Голубая к Морскому порту»

Следующий шаг — развитие велоинфраструктуры в Олимпийском парке, где особенно плотный пешеходный трафик. Власти планируют разделить пешеходные и велосипедные маршруты, а также продолжить расширение сети в рамках стратегии транспортного развития федеральной территории.

Будущее микромобильности

Кикшеринг — достаточно новое явление в жизни городов, поэтому сейчас проходит стадия регулирования этой сферы, в том числе в части правовых и экономических вопросов. Но также важно, чтобы росла культура использования самокатов, и пользователи кикшеринга соблюдали правила езды и не мешали пешеходам и автомобилистам. Только в таком случае это будет удобно и безопасно.

Считаю, что в будущем будет также развиваться технологическая часть, будут совершенствоваться технологии, отвечающие за управление и контроль за средствами индивидуальной мобильности и различными сервисами для использования. В этом вопросе очень важно взаимодействие между кикшеринговыми компаниями и региональными властями.

Именно такой диалог — открытый, временами неудобный, но честный — может принести консенсус в активную общественную дискуссию о разрешении или запрете самокатов. Путь запретов показывает неэффективность, поэтому в Сириусе мы пошли по пути рационального регулирования.



АЛЕКСЕЙ КОЛОМЫЦКИЙ

начальник отдела мониторинга
и контроля департамента внутренней политики
и организационной деятельности администрации ФТ «Сириус»

Как Москве удалось сократить аварийность с участием СИМ на 65%

Разобрали статистику и практику регулирования микромобильности в городе вместе с экспертами.

По данным Главного управления МВД по столице, за первую половину 2025 года произошло всего 159 аварий с участием средств микромобильности — на 65,4% меньше по сравнению с тем же периодом прошлого года. Ранения получили 170 человек, один погиб (меньше на 65 и 75% соответственно).

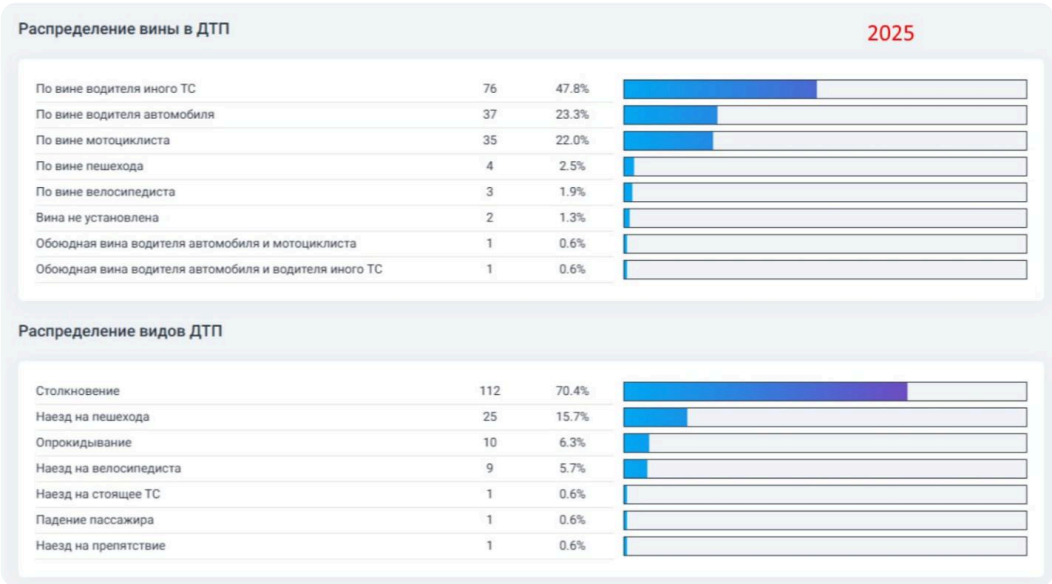
Мы проанализировали статистику вместе с Ильёй Абросимовым, дата-аналитиком «Центра компетенций городской среды» и обсудили влияние инфраструктурных решений с Алексеем Смирновым, основателем консалтинговой компании INNOVATRANSPORT.

Новая структура ДТП и причины снижения аварийности

Анализ публичных данных [Госавтоинспекции](#) показал, что изменился сам характер аварий. Если раньше большинство инцидентов происходило на тротуарах и было связано с пешеходами, то теперь основной тип ДТП — столкновение СИМ с автомобилями.

По словам Ильи Абросимова, дата-аналитика «Центра компетенций городской среды», количество аварий с пешеходами сократилось в девять раз, а общее число происшествий на тротуарах — более чем в семь раз. Это может говорить о том, что начало работать физическое разделение потоков: в Москве всё больше маршрутов для самокатов и велосипедов перевели с тротуаров на выделенные полосы.

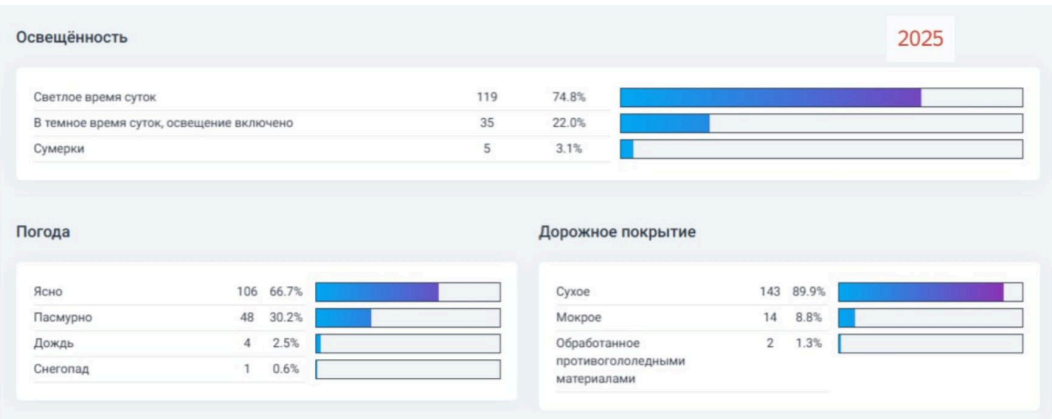
Распределение вины и видов происшествий (2025)



🔗 Источник: Расчёт выполнен на основе публичных данных [Госавтоинспекции](#) с использованием инструмента для аналитики [«Мобилитика»](#)

Также, по статистике, большинство инцидентов (даже в Москве, которая никогда не спит) происходит днём — в светлое время суток и при хорошей погоде. Поэтому предложения ограничить использование самокатов ночью не подтверждаются реальными данными.

Контекст аварий: время суток, погодные и дорожные условия (2025)

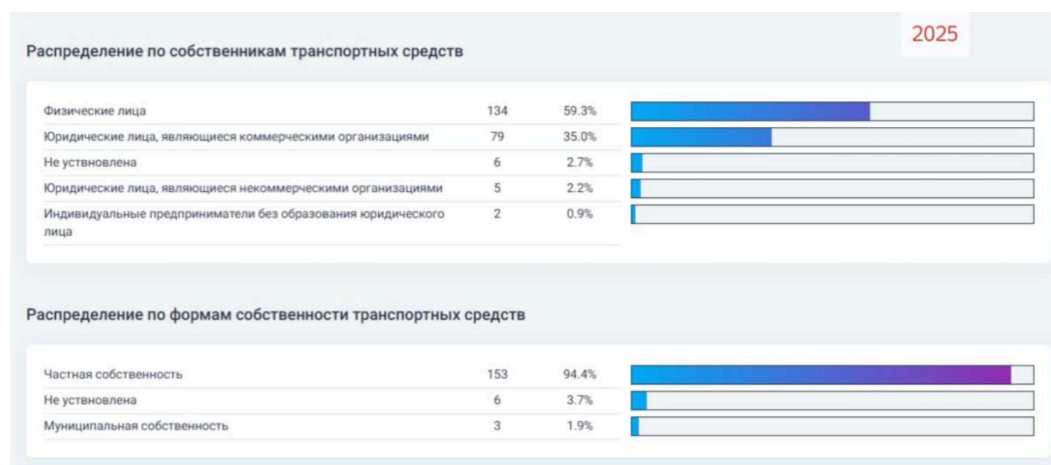


🔗 Источник: Расчёт выполнен на основе публичных данных [Госавтоинспекции](#) с использованием инструмента для аналитики [«Мобилитика»](#)

Доля ДТП с юридическими лицами снижается

По данным Госавтоинспекции, если год назад на ДТП с юридическими лицами приходилось до 65% всех происшествий, то сейчас — около 35%. В эту категорию входят не только сервисы аренды, но и курьерские службы, предоставляющие служебный электротранспорт своим курьерам, а также частный прокат.

Собственники транспортных средств, попавших в ДТП (2025)



Источник: Расчёт выполнен на основе публичных данных Госавтоинспекции с использованием инструмента для аналитики «Мобилитика»

Тенденция на снижение ДТП с участием арендных самокатов в России наблюдается уже несколько лет. Так, по данным АльфаСтрахования, в 2024 году количество поездок выросло на 60% по сравнению с предыдущим годом.



При этом частота страховых событий осталась на уровне < 0,1% и продолжила снижаться — в пересчёте на миллион поездок показатель упал на 11,5%.

Параллельно уменьшается число случаев, когда водители скрываются с места происшествия, — с 26 до 11%. Это может указывать на общий рост культуры вождения, особенно среди пользователей арендного транспорта.

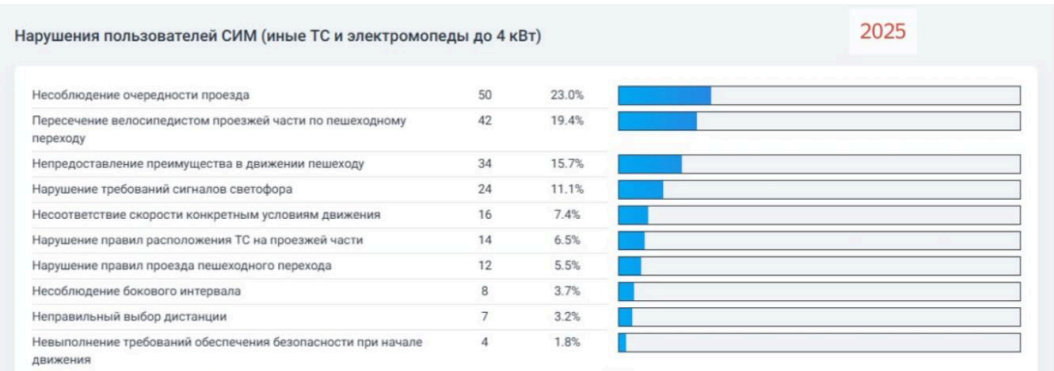
Частные СИМ — источник большинства ДТП

Безусловными лидерами по числу ДТП остаются пользователи частных СИМ. Именно они чаще используют устройства, выходящие за рамки ПДД, — в том числе мощные электросамокаты, приравненные к мопедам. По данным ГИБДД, по всей России с января по май 2025 года число ДТП с участием таких транспортных средств выросло на 25% год к году, а число погибших — на 29,3%. При этом, по данным «Известий», штучные продажи электросамокатов в январе — апреле 2025 года выросли в 1,5–2 раза по сравнению с тем же периодом прошлого года. Всё больше пользователей покупает личные устройства, чтобы быстро добираться до работы или пересадок на общественный транспорт.

Однако личный транспорт практически не подлежит контролю. В отличие от кикшеринга, где действуют ограничения скорости, геозоны, автоматические штрафы и блокировки, частные СИМ не регулируются. Ответственность для их владельцев наступает, как правило, только в случае ДТП. Это создаёт риски.

Кто и как нарушает правила

Среди основных причин ДТП с участием СИМ московская полиция называет: несоблюдение очерёдности проезда, отказ от спешивания на переходе, непредоставление преимущества пешеходу, превышение скорости и поездки вдвоём на одном устройстве.



🔗 Источник: Расчёт выполнен на основе публичных данных Госавтоинспекции с использованием инструмента для аналитики «Мобилитика»

На арендных СИМ часть этих нарушений устранена технически. Превысить скорость невозможно из-за встроенного ограничения, поездки вдвоём фиксируются автоматизированными алгоритмами, а поведенческие нарушения, вроде неспешивания на переходе, довольно быстро выявляются по камерам ЦОДД или по жалобам равнодушным пользователей, через бот в Телеграм @САМОКАТ_RU_VOT.



🔗 Форма обращения в бот для фиксации нарушений с участием СИМ

Также эксперты отмечают систему блокировки пользователей и штрафов от операторов для тех, кто нарушает правила. Например, с начала сезона к апрелю 2025 года кикшеринги заблокировали около 190 тыс. пользователей.

Весомый вклад в повышение культуры вождения и, как следствие, в снижение аварийности с участием прокатных СИМ могла внести система блокировки доступа для пользователей, пойманных на нарушениях.

Так как риск попасть в ДТП во многом зависит от степени соблюдения правил дорожного движения, то по сути, лишив нарушителей правил дорожного движения возможности брать самокаты в аренду, операторы сильно сократили число ДТП с участием своих устройств.

Однако, какая мера эффективнее сработала: инфраструктура или блокировки нарушителей, пока сказать сложно — вывод можно будет сделать только по динамике аварийности в следующем году.



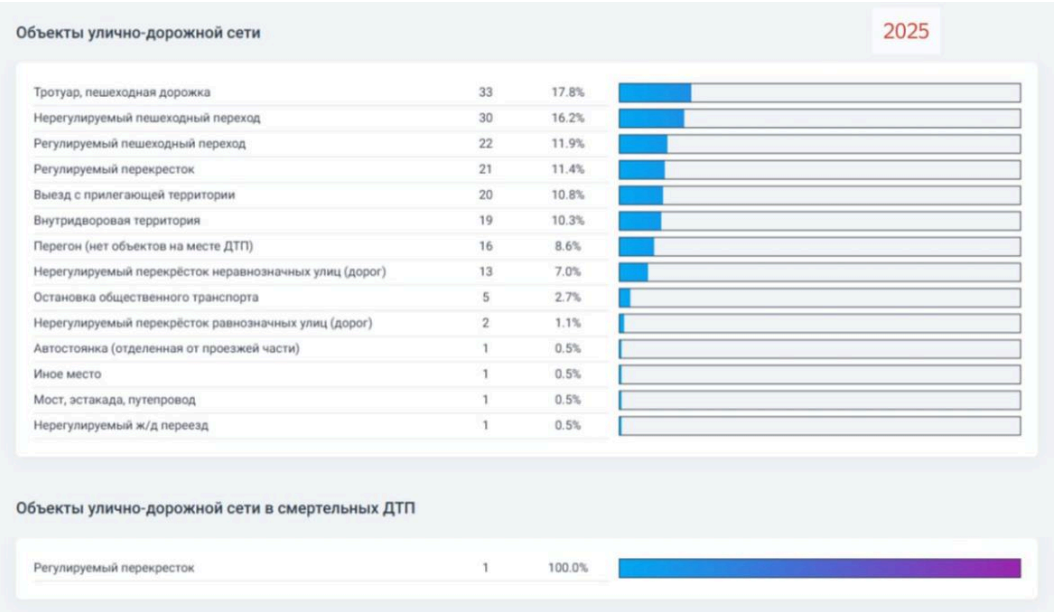
ИЛЬЯ АБРОСИМОВ

дата-аналитик «Центра компетенций городской среды»

Проблемы инфраструктуры

Москва продолжает оставаться лидером по темпам и качеству развития велоинфраструктуры, но полностью устранить проблемные участки пока не удалось.

Больше всего нарушений с участием СИМ фиксируется там, где пересекаются разные потоки транспорта, — например, на выездах со дворов, нерегулируемых перекрёстках и велопереездах. Эти точки остаются самыми уязвимыми, несмотря на общее снижение аварийности.



🔗 Источник: Расчёт выполнен на основе публичных данных [Госавтоинспекции](#) с использованием инструмента для аналитики [«Мобилитика»](#)

«Снижение аварийности на средствах индивидуальной мобильности на 65% по сравнению с прошлым годом показывает, что меры органов власти по развитию велоинфраструктуры, а не только штрафы и ограничения, действительно работают.

В Москве появляются новые велополосы, прокладываются временные полосы, сохраняются прошлогодние трассировки и добавляются новые улицы. Всё это вносит вклад в снижение числа происшествий с участием пользователей кикшеринга и личных средств индивидуальной мобильности.

Конечно, найдутся те, кто скажет, что темпы развития велоинфраструктуры в Москве недостаточны, что процесс идёт медленно или даже несистемно. Но, как минимум, уже статистика показывает, что это развитие помогает снижать аварийность.

Да и европейские велостолицы вроде Амстердама и Копенгагена тоже не сразу стали тем, чем являются сегодня. Их разветвлённая и продуманная сеть веломаршрутов — результат многолетней работы».



АЛЕКСЕЙ СМЕРНОВ

основатель компании InnovaTransport,
эксперт в сфере транспортного
консалтинга

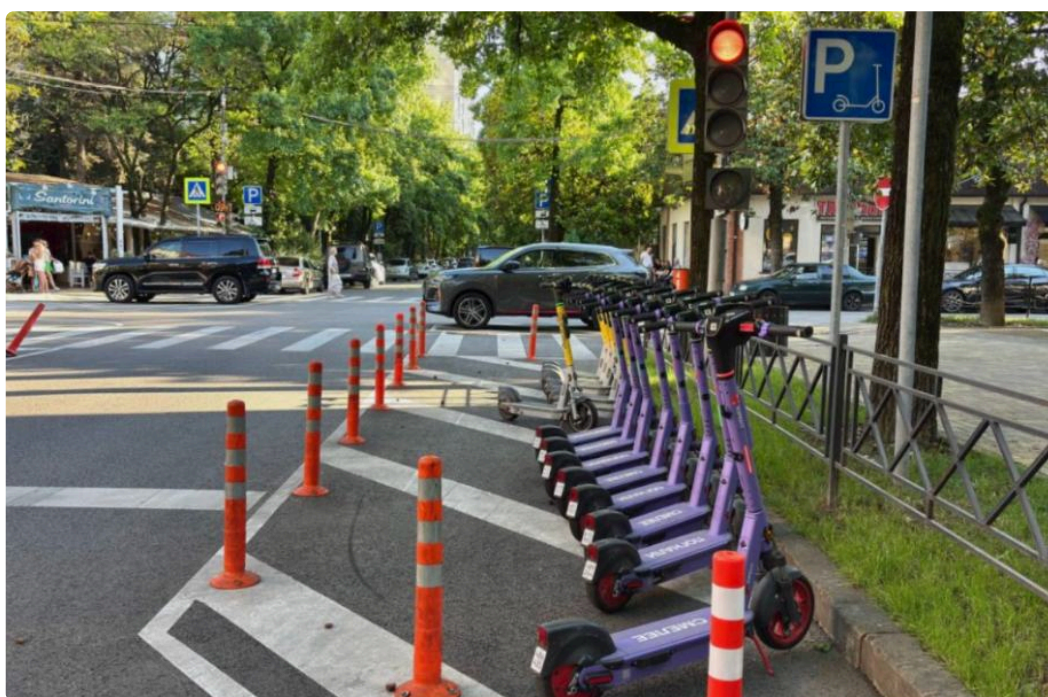
Как снизить аварийность с участием СИМ

Опыт Москвы показывает: развитие инфраструктуры и умное регулирование действительно помогают снижать аварийность. Теперь важно масштабировать эти решения на другие города — и при этом не забывать о тех, кто ездит на личных СИМ.

Нужно продолжать строить велодорожки, поддерживать работу операторов аренды — и при этом найти способ регулировать частный транспорт. Пока владельцы мощных самокатов остаются вне контроля, число серьёзных аварий будет расти, даже если кикшеринг становится безопаснее.

В Сочи обустроили парковочные карманы для СИМ и поставили первый в России знак самокатной парковки

В Сочи стартовал пилотный проект по размещению самокатов в «парковочных карманах» для автомобилей. Городские власти вместе с кикшеринговыми сервисами Whoosh и МТС Юрент начали обустраивать такие зоны рядом с пешеходными переходами.



🔗 Источник: пресс-служба МТС Юрент

Одновременно в Сочи появился первый в России дорожный знак, обозначающий парковку для самокатов. Все инициативы реализуются по согласованию с Департаментом Транспорта и Дорожного хозяйства Сочи и Госавтоинспекцией.

Это [парковочные карманы для СИМ. - Прим. ред.] первое подобное решение в России, которое позволит решить один из самых актуальных вопросов для горожан и гостей города Сочи и грамотно интегрировать СИМ в уже существующую городскую инфраструктуру.

Цель нововведения — убрать парковки с узких тротуаров с высоким трафиком, на которых невозможно оставить самокаты, не причиняя неудобств пешеходам.



ЕГОР СЕРГЕЕВИЧ САВЧЕНКО

Заместитель директора департамента транспорта и дорожного хозяйства администрации муниципального образования городской округ город-курорт Сочи Краснодарского края

По мнению компаний, такое решение разгрузит улицы и может быть масштабировано на другие города присутствия кикшерингов.

Новые парковочные зоны появились на улицах Воровского, Роз, Кооперативной, Конституции СССР и Несебльской. Они отделены от дороги делиниаторами и консусами, оборудованы удобным съездом на тротуары и отмечены специальным знаком. Оставить самокаты вне этих зон не получится — приложения сервисов не дадут завершить поездку. Всего нанесено около десятка таких пилотных парковок с учётом безопасности, удобства и спроса горожан.



🔗 Источник: пресс-служба администрации Сочи

Мы обратились к экспертам с вопросом, как они оценивают инициативу в Сочи — и попросили рассказать, какие ещё виды парковок для СИМ применяются в городах.

Какие парковки для самокатов бывают

До недавнего времени в России использовалось несколько типов парковок для самокатов: виртуальная, стационарная и гибридная.

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



🔗 Виртуальная парковка.
Источник: пресс-служба Whoosh

Стационарная конструкция — это металлическая стойка или секция, к которой можно пристегнуть средства индивидуальной мобильности и велосипеды.



🔗 Стационарная конструкция.
Источник: пресс-служба МТС Юрент

Гибридный формат — это стационарная конструкция с отметкой в приложении оператора кикшеринга.

Парковочный карман — новый формат



🔗 Парковочный карман в Сочи.
Источник: пресс-служба МТС Юрент

Сочи стал первым городом в России, где для самокатов выделяют места в автомобильных парковочных карманах. Пока это пилотный проект, инициированный операторами, но в перспективе такие зоны могут оснастить стационарными конструкциями.

Гибридный формат в перспективе позволит размещать на одной площадке не только кикшеринговые самокаты, но и частные велосипеды и СИМ. Такой подход соответствует рекомендациям урбанистов и экспертов по городской среде.

Что думают эксперты

Урбанисты и эксперты положительно оценивают инициативу: перенос парковок для СИМ с тротуаров на проезжую часть позволяет целесообразнее использовать пространство и снизить нагрузку на пешеходные зоны — такой подход уже зарекомендовал себя в ряде европейских городов.

Эксперт по транспортным системам Алексей Смирнов считает размещение СИМ в парковочных карманах рациональной мерой. Это поможет снизить нагрузку на тротуары и эффективнее использовать существующую инфраструктуру.

Размещение парковок для велосипедов и средств индивидуальной мобильности в парковочных карманах — это эффективный способ использования городского пространства. В условиях плотной городской застройки особенно важно не перегружать тротуары и не ущемлять интересы пешеходов. Многие парковочные зоны, включая платные стоянки, используются не в полной мере. Их частичная адаптация под микромобильность позволит рационально использовать пространство, не лишая его пешеходов. Это разумный и сбалансированный подход к развитию городской транспортной инфраструктуры.



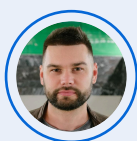
АЛЕКСЕЙ СМИРНОВ

основатель компании InnovaTransport,
эксперт в сфере
транспортного консалтинга

По мнению специалиста по городскому планированию Алексей Радченко, парковочные карманы — это верный признак, что город поддерживает экологичные средства перемещения, однако ко всем изменениям нужно подходить комплексно.

Размещение велосипедов и самокатов на проезжей части стратегически правильное решение, которое должно быть частью общего подхода с перераспределением пространства в пользу экологичных и безопасных средств перемещения. Велоинфраструктура и поездки на самокатах вместо машин, без ухудшения условий для пешеходов, которым в целом в России и так отдаётся пространство по остаточному принципу.

Но важно помнить, что размещение парковок, как и движение по проезжей части, возможно только в рамках комплексного подхода, в частности, снижения скорости автомобильного трафика.



АЛЕКСЕЙ РАДЧЕНКО

специалист по городскому
и транспортному планированию

Урбанист Аркадий Гершман подчёркивает: в международной практике парковки для велосипедов и самокатов давно размещают на проезжей части, чтобы не занимать место на тротуарах. Это оптимальное решение для центральных улиц, где пространство сильно ограничено.

В случае с великами так и должно быть по правилам, ведь велосипед — это транспортное средство. С самокатами ситуация иная, но если мы представляем, что есть велополоса, по которой должны двигаться люди на СИМах, то где-то там же должна быть парковка. И это полностью решает вопрос с запаркованными тротуарами, которые чаще всего очень узкие.

Если мы посмотрим международную практику, мы увидим, что так делают в Берлине, Париже, Португалии. А у нас считается, что велопарковка — это элемент благоустройства, поэтому она должна быть на тротуаре.

Не надо рубить с плеча и убирать все велопарковки с тротуаров, но решение по умолчанию, особенно для центральных улиц, на проезжей части — в карманах. Там, где раньше стояла всего одна машина, может вмещаться 10 великов или ещё больше самокатов.



АРКАДИЙ ГЕРШМАН

урбанист,
автор «Города для людей»

Доцент кафедры коммуникационного дизайна НГУАДИ и член союза архитекторов России Дарья Бердоносова отмечает, что такое решение повышает качество городской среды, особенно в туристических городах.

Решение объединить парковки для СИМ с автомобильными — выглядит логичным и, главное, полезным шагом. Когда пространство организовано — это всегда плюс для всех участников города: пешеходов, водителей, пользователей самокатов. Снижается хаос, становится меньше конфликтов и визуального шума. Особенно в городах с активным туристическим потоком, как Сочи, такие простые и понятные решения работают на безопасность и общее качество городской среды. Думаю, такой подход вполне может стать хорошим ориентиром для других городов.



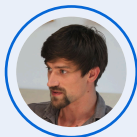
ДАРЬЯ БЕРДОНОСОВА

Доцент кафедры коммуникационного дизайна НГУАДИ, член союза архитекторов России

Урбанист и продюсер социальных проектов Антон Агарков считает, что нововведение говорит о готовности города учитывать современные условия при развитии инфраструктуры.

«С точки зрения развития городских отношений это однозначно звучит как положительное решение: администрация реагирует на реальные изменения городского уклада, на отношения пользователей дорожно-транспортной сети к выбору транспорта.

Это говорит о том, что есть возможность делать подвижки в законодательной базе, в изменении городской среды, во внедрении новых подходов. Мне бы хотелось, чтобы эта тенденция развивалась».

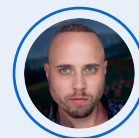


АНТОН АГАРКОВ

урбанист,
продюсер социальных проектов

Парковочные карманы для самокатов — оптимальное решение, которое позволяет перенести парковку СИМ с узких тротуаров, учитывая безопасность, удобство и реальные потребности горожан. Так, активный диалог между властями, урбанистами и операторами помогает лучше интегрировать микромобильность в городскую среду.

Российский чиновник и электросамокат — два разных мира. Или нет?

**ЮРИЙ НИКОЛАЕВ**

Издатель проекта «Мобилити»

Чиновник в массовом сознании в современной России — человек-небожитель, живущий в частном секторе за высоким забором и передвигающийся исключительно на тонированной иномарке, теперь уже китайского производства, с мигалками в час пик.

Электросамокат — опасный транспорт для несознательных школьников, нарезающих круги по парку вдвоём, а иногда и троём.

Чиновник и электросамокат — это два разных мира, которые никак не пересекаются публично. Или нет?

Начнём с мифов

Два мифа — про чиновников и самокаты — как и многие другие, укоренившиеся в общественном сознании, на самом деле являются нарративными искажениями. Людям проще воспринимать яркие, запоминающиеся образы, чем замечать повседневные, рутинные события.

Здесь срабатывает «предвзятость подтверждения»: мы охотнее замечаем то, что подтверждает наши представления о мире. Один раз увидел двух школьников на одном самокате — и всё, в голове закрепляется: на всех самокатах школьники ездят вдвоём. Это типичная ошибка логического обобщения.

Эти и другие образы рождаются как из личного опыта (например, я видел многокилометровую пробку из-за кортежа чиновника), так и из тезисов, транслируемых в медиаполе.

Реальность, чаще всего, отличается

Чиновник, как бы каждый из нас к нему ни относился, всё же работает: дороги строятся, жалобы решаются, новые удобные виды городского транспорта запускаются и функционируют, повышая транспортную доступность там, где ещё недавно передвигались на гужевых повозках.

Самокаты, как бы каждый из нас к ним ни относился, решают реальные транспортные задачи миллионов людей. Из 281 миллиона поездок, совершённых на шеринговых электросамокатах в прошлом году, более 80% — то есть свыше 224 миллионов — пришлось на транспортные сценарии.

Пользователи используют самокаты как транспорт первой или последней мили или полностью закрывают ими весь маршрут. Такой объём поездок чисто статистически не может быть сгенерирован школьниками.

Общественное мнение довольно легко сфокусировать на ярком и желательно негативном образе. Так работает концепция «дружить против кого-то», которую активно используют СМИ. Как издатель могу подтвердить: самый простой способ получить охваты — объединить пользователей вокруг объекта ненависти. При этом сам объект не так важен. Это может быть что угодно: каршеринг, чиновник, крупный бизнес, электросамокаты. Всё, что разжигает эмоции, работает.

Чиновник на электросамокате

Так мы оказались в мире, где полезный, эффективный и современный вид транспорта воспринимается как зло. Не алкоголь и табак, не автомобили с десятками тысяч смертей в год, а самокаты — главный объект ненависти.

В этом контексте интересно посмотреть, как чиновники работают с самокатами в публичном поле.

Я сознательно не буду поднимать вопросы самостоятельности чиновников, встроенных в вертикаль власти, а также наличие или отсутствие института репутации в России. Это дискуссионные вопросы, которые выходят далеко за рамки колонки.

«Замазаться» об объект всеобщей ненависти, то есть бросить тень на свою репутацию, даже при слабом институте репутации — дело нехитрое. Это простая аксиома. Тем интереснее, что всё больше российских чиновников выходит в публичное поле и использует самокаты в повседневной работе — например, сотрудники администраций, муниципальные службы и даже полиция.



Ещё пару лет назад, когда градус ненависти к самокатам был на пике (обгоняя даже ковид, выкашивающий наших близких направо и налево), мне было бы трудно представить, что региональный чиновник публично заговорит о самокатах.

🔗 Источник: [Телеграм-канал Сергея Шелеста](#)

А сейчас вот Сергей Шелест, мэр миллионника Омска, публикует у себя в [Телеграм-канале](#) пост о том, что оператор будет осуществлять в городе не только коммерческую, но и социально направленную деятельность.

На фоне «сухих» прошлых лет даже сдержанный, по меркам скупых чиновничьих реплик, многократно урезанный и переписанный PR-службой комментарий Сергея Шелеста про самокаты играет совершенно новыми красками:

«Воспользовался случаем и сам впервые в жизни проехал на электросамокате. Хорошая, удобная вещь. При соблюдении всех правил и норм вполне применимая в городских условиях».



СЕРГЕЙ ШЕЛЕСТ
мэр города Омска

Если упростить, он говорит, что самокаты норм! Можно пользоваться, только соблюдайте правила. Ну чудеса!

И это не единичный случай



🔗 Источник: [Телеграм-канал Михаила Котюкова](#)

Вот губернатор Красноярского края Михаил Котюков во время Школы безопасного вождения прошёл инструктаж, прокатился на самокате и рассказал об этом в своём Телеграм-канале.



🔗 Источник: [пресс-служба Whoosh](#)

А вот вице-мэр Челябинска Дмитрий Агеев во время Школы безопасного вождения в Челябинске изучил правила безопасного вождения и проехал на самокате через полосу препятствий.

Как госслужащие используют самокат в работе

Для меня стало неожиданным и даже приятным открытием, что есть не только чисто пиарные истории с фотографией мэра или его зама на самокате, но и вполне прикладные, утилитарные, где муниципальные власти начинают использовать самокаты в транспортных целях, решая реальные рабочие задачи.

Да, это ещё не мейнстрим. Да, очень осторожно и робко. Да, в узких нишах. Да, не с экранов федеральных каналов телевизора. Но это уже тренд! Понимаете? Это как конная полиция, но в двадцать первом, наконец, веке. Вот несколько кейсов, но есть ощущение, что это лишь малая часть реальности и что таких постов мы будем видеть всё больше.

Санкт-Петербург: контроль работ на территории округа

Глава округа Северный в Санкт-Петербурге Юрий Куликов на самокате патрулирует территорию муниципалитета.

«Они [СИМ] не создают проблем для жителей на нашей территории, а мне позволяют быстро оценить масштабы выполненных работ».



ЮРИЙ КУЛИКОВ

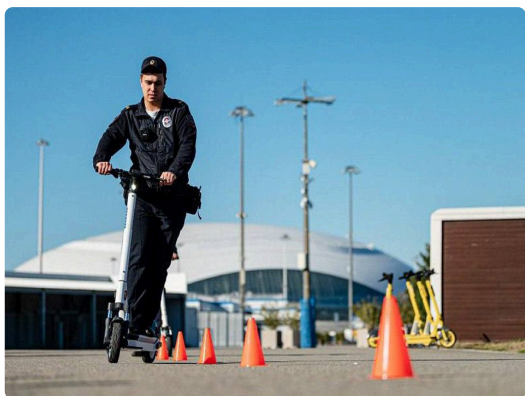
Глава округа Северный
города Санкт-Петербурга

Сотрудники администрации округа также перемещаются на самокатах.



🔗 Источник: [Телеграм-канал Юрия Куликова](#)

Сириус: полицейские патрули



Для некоторых сотрудников государственных органов самокаты — уже привычная часть работы. Например, на федеральной территории Сириус в феврале 2025 года появились полицейские патрули на самокатах.

🔗 Источник: [Российская газета](#)

Устройства повышают мобильность, позволяя быстро перемещаться во время пробок или по узким улицам.

Уфа: Центр общественной безопасности

Другой пример — городские службы в Уфе. Центр общественной безопасности города получил 15 самокатов ещё летом 2024 года. Они используются для патрулирования парков, скверов и других общественных пространств.

Мэр Уфы Ратмир Мавлиев отмечает, что самокаты помогают увеличить охват патрулируемых территорий и сделать работу городских служб оперативнее.

Конечно, существует высокая вероятность, что чиновник на самокате — это трюк, симулякр, призванный показать «близость к народу». Но даже незначительное по продолжительности соприкосновение чиновника с «народным транспортом» несёт позитивные изменения.

Человек, ответственный за принятие решений, начинает понимать положительные стороны, но что ещё важнее — проблемы, с которыми может столкнуться пользователь. Об этом же говорит урбанист, автор «Города для людей» Аркадий Гершман:

«Когда люди, работающие с городом, действительно пользуются тем, что создают, это работает куда лучше. Они умеют решать проблемы, исходя из разных точек зрения. Как правило, разный пользовательский опыт делает решения чуть более продуманными.

А ещё когда обычный человек может встретить их в трамвае, в пробке или на тротуаре — это стирает границы между властью и горожанами. Это бьёт по мифу, будто велосипеды — только для бедных, а самокаты — только для школьников или для влюблённых парочек».



АРКАДИЙ ГЕРШМАН

урбанист, автор канала
«Город для людей»

Как школы вождения самокатов повышают безопасность в 2025 году

Самокатов в городах становится больше — ими пользуются не только подростки, но и взрослые для ежедневных поездок по своим делам. Чтобы повысить культуру вождения и сделать поездки безопаснее, операторы проводят свои образовательные мероприятия — от лекций до практики на площадках. Рассказываем, как устроено обучение в 2025 году и зачем оно нужно городам.

Школы безопасного вождения в 2025 году — в цифрах

90% ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ
ПЕРЕСТАЮТ НАРУШАТЬ ПДД
НА САМОКАТАХ
ПОСЛЕ ОБУЧЕНИЯ*

БОЛЕЕ 60 МЕРОПРИЯТИЙ
ПРОВЕЛИ ОПЕРАТОРЫ
КИКШЕРИНГА

БОЛЕЕ 45
ГОРODOV-УЧАСТНИКОВ

 *По данным исследования МТС Юрент

Не только теория, но и практика. Школы безопасного вождения

- обучают правилам для СИМ и основам управления самокатом;
- включают теоретическую часть и практику с инструкторами;
- проходят на спецплощадках с препятствиями;
- организуются как отдельные события или в рамках городских фестивалей.

Кто проходит занятия

Пройти школу может любой желающий. С каждым сезоном увеличивается количество городов присутствия и число устройств в них. Вместе с ними расширяется аудитория: всё больше людей проявляет интерес к самокатам.

ПОДРОСТКИ — ОДНА ИЗ КЛЮЧЕВЫХ АУДИТОРИЙ

Аренда самокатов доступна с 18 лет*, но именно с подростками операторы работают особенно активно. Они — будущие пользователи. А ещё кто-то уже ездит на личных самокатах, на которые не действуют ограничения кикшерингов.

70 тысяч

ШКОЛЬНИКОВ ПРОШЛИ
«ШКОЛУ САМОКАТА»
ОТ ЯНДЕКС GO

БОЛЕЕ 10 тысяч

МОЛОДЫХ ЛЮДЕЙ,
ОХВАЧЕННЫХ ПРОЕКТОМ
МТС ЮРЕНТ С «ДВИЖЕНИЕМ
ПЕРВЫХ» ТОЛЬКО С НАЧАЛА
2025 ГОДА

Как организовать школу у себя в городе

Операторы сами выступают с инициативами в городах присутствия: миллионниках и региональных столицах.

- Школы проводятся при поддержке властей, ГИБДД и общественных организаций.
- Администрация может выступить инициатором и предложить площадку.

Для организации школы безопасного вождения самокатов администрации достаточно обратиться к представителю оператора.

Контакты для связи



МТС ЮРЕНТ



PR@URENT.RU



ЯНДЕКС GO



GR@YANDEX-TEAM.RU



WHOOSH [БУШ]



GR@WHOOSH.BIKE

Как прошли первые образовательные мероприятия в 2025 году

Школы вождения уже прошли в десятках городов. Операторы запускают собственные проекты, где-то объединяются с другими кикшерингами и проводят занятия вместе с ГИБДД, администрациями и молодёжными сообществами. Собрали самое интересное: как МТС Юрент, Whoosh и Яндекс Go открыли образовательный сезон — 2025.

МТС ЮРЕНТ

В начале сезона оператор провёл школы вождения уже в 11 городах, в планах — охватить 21. Обучение проходило в Москве, Санкт-Петербурге, Ижевске, Краснодаре, Ставрополе, Ростове-на-Дону, Тюмени, Ярославле и других.

- В **Москве** на фестивале Positive Hack Days обучилось более 5 тыс. человек, включая подростков.
- В **Калининграде** занятия провели для двух аудиторий: взрослые обучались на мероприятиях перед матчами «Балтики», а школьники — во время классных часов.
- Совместно с **«Движением Первых»** с начала 2025 года сервис уже обучил более 10 тысяч человек. Особое внимание в программе уделяется правилам на запрет езды вдвоём, возрастным ограничениям и трезвому вождению.
- В **Ставрополе** прошла трёхдневная школа на фестивале «Российская школьная весна»: обучение прошло более 2 тыс. старшеклассников.

WHOOSH [ВУШ]

В рамках проекта **«Культурное движение»** оператор проводит школы вождения, лекции и акции с ГИБДД. Специально для занятий Whoosh подготовил методические материалы — ими пользуются преподаватели школ, вузов и ссузов.

- Занятия проходят во всех городах присутствия в России, а также в Беларуси и Казахстане.
- В начале сезона — более 50 мероприятий в 30+ городах.

В этом году в **Сочи** у оператора прошла серия мероприятий, приуроченных **ко Дню защиты детей**.

- В Университетском экономико-технологическом колледже инструкторы школы вождения сервиса рассказали студентам о безопасном использовании СИМ и провели практическое занятие.
- В парке аттракционов Адлерского района оператор провёл школу вождения в рамках праздничного мероприятия по дорожной безопасности.
- В Транспортном колледже прошла лекция при поддержке Отдела пропаганды ГАИ, Управления молодёжной политики администрации и Департамента транспорта. В мероприятии участвовало более 60 человек.

ЯНДЕКС GO

Оператор запустил масштабный **проект «Школа самоката»** совместно с Департаментом образования Москвы.

- Более 70 тыс. восьмиклассников прошли обучение: теория по ПДД и практика на полигонах.
- Для взрослых — бесплатные школы вождения в парке «Сокольники», первые участники — проект «Московское долголетие».

Кикшеринг становится частью городской мобильности. Операторы МТС Юрент, Whoosh и Яндекс Go проводят школы вождения, запускают уроки в школах и акции с ГИБДД. Цель у всех одна — сделать улицы безопаснее и вырастить привычку ездить по правилам. Это совместная работа бизнеса, города и пользователей.

Каршеринг

Сервис краткосрочной аренды автомобилей в России

Содержание раздела

38 _____ Как устроено динамическое ценообразование
в каршеринге

КАК ЭТО РАБОТАЕТ

44 _____ Зачем каршерингу разные машины
и как это помогает городу

КАК ЭТО РАБОТАЕТ

Партнёр раздела



РЕНЕССАНС СТРАХОВАНИЕ

экспертиза по безопасности каршеринга

Как работает динамическое ценообразование в каршеринге и зачем оно нужно

Во всех крупных каршерингах сегодня действует динамическое ценообразование. Это значит, что стоимость аренды не фиксированная и меняется в зависимости от множества факторов. Поездка по одному и тому же маршруту может стоить по-разному — в зависимости от персонального рейтинга пользователя, времени, места, условий и спроса. Разбираемся, зачем нужна такая система и как она работает.

Почему фиксированные тарифы ушли в прошлое

Модель динамического ценообразования давно применяется в сферах с нестабильным спросом: от авиабилетов и гостиниц до доставки, такси и маркетплейсов. В каршеринге первым её внедрил Яндекс Драйв — с момента запуска в 2018 году. В ноябре 2018-го динамическое ценообразование ввела ВЕЛКАСАР, а в 2019-м — Делимобиль. Последним из большой четвёрки каршерингов динамику начал внедрять Ситидрайв в середине 2022 года. «Оперирование спросом — это закономерный шаг развития бизнеса», — отмечали тогда в компании.

Сегодня динамическое ценообразование — стандарт для всех крупных операторов. Формально оно применяется в поминутных и почасовых тарифах, но по факту и в фиксированных поездках. Даже если пользователь заранее видит цену за маршрут, на неё влияют акции, класс машины, дополнительные опции и другие параметры.

Что даёт динамическое ценообразование

Главная цель — равномерное распределение автомобилей по городу и снижение простоев. По данным Дептранса, один автомобиль каршеринга может заменить до 6–7 личных. В течение дня он перемещается между районами с разным уровнем спроса.

Гибкое ценообразование позволяет:

- удерживать машины в зонах высокого спроса без дополнительных перегонов;
- сократить простой и логистические издержки;
- распределять машины так, чтобы они всегда были в пешей доступности для большинства пользователей;
- создать ценовой барьер для пользователей с низким рейтингом вождения.

Что влияет на цену поездки

Стоимость аренды в каршеринге рассчитывается алгоритмами, которые обрабатывают данные в реальном времени. Система учитывает статус каждой машины и на основе накопленной статистики прогнозирует её простой: чем он дольше, тем ниже цена. Модели постоянно дорабатываются и дополняются новыми метриками. Вот ключевые факторы, которые влияют на стоимость:

○ ГЕОГРАФИЯ — ГОРОД И РАЙОН АРЕНДЫ

Алгоритмы работают с детализированной географической разбивкой — чаще всего на шестиугольные зоны (гексагоны), используемые в геоаналитике. Учитывается не только точка старта поездки, но и её предполагаемый финиш — особенно в фиксированных тарифах. Часто при указании точки завершения пользователь может получить скидку, так как это помогает операторам спрогнозировать загрузку на определённом участке.

○ ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ — ВЛИЯНИЕ СУТОК НА СПРОС

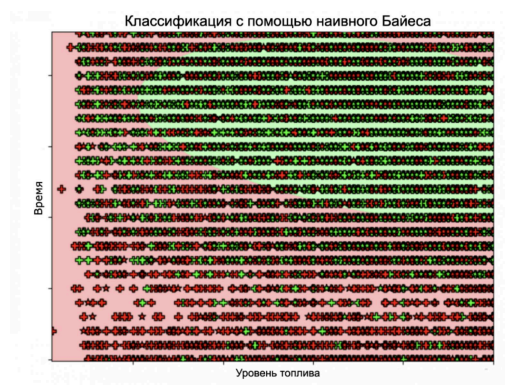
Сервисы анализируют поведение пользователей по времени, поэтому они знают, когда спрос выше или ниже. Если в каком-то районе по утрам он всегда стабильно высокий, система будет это учитывать. При этом в такие зоны автомобили перегоняются специально, чтобы снизить дефицит транспорта и поддерживать доступность сервиса в нужных точках.

О АКТУАЛЬНАЯ НАГРУЗКА НА СЕРВИС

Система отслеживает активность в каждой зоне: сколько пользователей в приложении, сколько машин свободно, сколько бронирований оформлено. Учитываются и внешние обстоятельства: пробки, массовые мероприятия, погодные изменения. Всё это влияет на текущую стоимость.

О ПАРАМЕТРЫ АВТОМОБИЛЯ

Марка, пробег, уровень топлива, общее состояние и даже цвет — всё влияет на вероятность бронирования. Чем привлекательнее автомобиль, тем выше может быть его ставка. Часть автопарка сервисы оставляют в резерве, чтобы те были свободны для следующих клиентов. Это лишает компаниисию минутной прибыли, зато гарантирует, что машины точно будут в пешей доступности, если понадобятся, и в конце концов благоприятно сказывается на репутации компании.



Пример сочетания различных факторов при выборе каршерингового авто: количества топлива и времени суток из практики Ситидрайва. Видно, что в первой половине дня машины с высоким уровнем бензина берут охотнее.

🔗 Тест «Уровень топлива и время»
Источник: Ситидрайв

Оценив факторы времени, места и текущей обстановки, алгоритм понимает, насколько понизить или повысить цену, чтобы она была адекватной, время простоя — минимальным, а сервис не работал в убыток.

О РЕЙТИНГ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ

Алгоритмы динамического ценообразования учитывают индивидуальный рейтинг пользователя — метрику, которую каршеринги формируют на основе данных телематики. Датчики в автомобиле фиксируют стиль вождения, соблюдение ПДД, резкие ускорения и торможения, манёвры. Чем агрессивнее поведение за рулём, тем ниже рейтинг, а значит, выше стоимость аренды.

Каршеринги используют этот инструмент не только для повышения цен на рискованных пользователей, но и для ограничения доступа: водителям с низким рейтингом могут быть недоступны отдельные категории автомобилей или сервис в целом. Таким образом компании снижают риски и стимулируют аккуратную езду.

СИТИДРАЙВ ПРИВОДИТ ТАКОЙ ПРИМЕР:

«Изначально минута аренды Volkswagen Polo стоит 8,64 Р. При высоком спросе коэффициент динамического ценообразования — $\times 1,1$, и минута стоит уже 9,5 Р. А если в этот момент машину берёт пользователь с плохой репутацией и личным коэффициентом $\times 2$, то будет 19 Р/мин».

О ВОЗРАСТ И ВОДИТЕЛЬСКИЙ СТАЖ

При расчёте рейтинга пользователя каршеринги также учитывают его возраст и стаж, соответственно, они тоже влияют на стоимость поездки. Молодым водителям, получившим права менее двух лет назад, аренда обходится дороже.

О РАСШИРЕННАЯ СТРАХОВКА ПО ДОБРОВОЛЬНОМУ ЖЕЛАНИЮ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ

Пользователь может подключить расширенную страховку, что повлияет на цену поездки.

Сегодня все автомобили в каршеринге застрахованы по каско и ОСАГО. Компании предлагают удобный встроенный процесс выбора — от базового варианта (включён в стоимость аренды, обычно с франшизой) до расширенного, который оформляется за дополнительную плату и обеспечивает максимальную защиту без франшизы.

Мы наблюдаем рост интереса к расширенным страховым пакетам — в этом году пользователи подключают их на 20% чаще, чем за аналогичный период в начале 2024 года. Всё больше водителей предпочитают чувствовать себя на дороге максимально уверенно и защищённо.



СЕРГЕЙ ДЕМИДОВ

Вице-президент
«Ренессанс страхование»

Как динамическое ценообразование влияет на пользователей

Динамическое ценообразование не только позволяет каршерингам эффективнее управлять автопарком, но и помогает сделать дорожное движение более безопасным и комфортным. Вот как оно меняет поведение пользователей.

1 Стимулирует аккуратное вождение

Динамическое ценообразование не только позволяет каршерингам эффективнее управлять автопарком, но и помогает сделать дорожное движение более безопасным и комфортным. Вот как оно меняет поведение пользователей:

- Передачей руля без смены водителя в приложении — условия в разных сервисах отличаются.
- Резкими ускорениями и торможениями.
- Поворотами на большой скорости.
- Отключением систем стабилизации и использованием ручника во время движения (так вычисляют любителей подрифтить).
- Ездой на повышенных оборотах двигателя.
- Резкими перестроениями.
- Использованием ближнего света фар.

Рейтинг рассчитывается по-разному: например, у Яндекс Драйва, Ситидрайва и BELKACAR на основе последних 200 км пробега, а в Делимобиле обновляется после каждой поездки. Серьёзные нарушения могут снижать его на срок до двух лет.

Пользователи с высоким рейтингом, напротив, получают скидки или бонусы. Например:

- В Делимобиле — до 15% от стоимости аренды.
- В BelkaCar — кешбэк, зависящий от уровня рейтинга.

2 Распределяет спрос и снижает нагрузку на дороги

Из-за колебаний цен пользователи начинают осознанно выбирать маршрут и автомобиль. Это формирует гибкое поведение:

- Пользователи сравнивают тарифы между сервисами.
- Чаще выбирают мультимодальные поездки: например, идут часть пути пешком или пересаживаются на общественный транспорт.
- Рационально используют автомобили в зависимости от задач и комбинируют тарифы.

Некоторые операторы, например Делимобиль, предлагают перегонять застоявшиеся автомобили, а взамен начисляют бонусы.

3 Снижает количество личных автомобилей на дорогах

Для постоянных пользователей сервисы запускают программы лояльности с персональными условиями. Это повышает частоту использования каршеринга и снижает зависимость от личного транспорта. В результате уменьшается количество припаркованных автомобилей, особенно в деловых и центральных районах города.

Зачем каршерингу разные машины и как это помогает городу

Один водитель берёт авто в аренду, чтобы быстро доехать до метро, другой хочет с комфортом добраться до ресторана, третьему нужно перевезти холодильник, а четвёртый просто катается на машине мечты — например, Porsche. Рассказываем, какие автомобили пользуются спросом, для кого нужны разные категории машин в каршерингах и что эти данные могут рассказать о жизни городов.

Куда едут на каршеринге

По данным Дептранса Москвы, каршерингом пользуются как те, у кого нет собственной машины, так и почти половина автовладельцев. Для многих это удобный способ добраться до нужной точки без лишних затрат и без хлопот с парковкой.

Основные сценарии использования каршеринга такие:

- **Регулярные поездки на работу, учёбу, по делам.**
- **В ресторан или гости.** Когда на обратном пути пользователь не планирует садиться за руль.
- **В аэропорт или на вокзал** — и обратно. С большим чемоданом удобнее ехать на машине, а в компании поездка получается дешевле аэроэкспресса и такси.
- **Последняя миля:** от или до ближайшего метро или остановки. Иногда гораздо удобнее добраться на каршеринге.
- **Переезд и перевозки.** Когда нет своей машины, а такси или грузовик заказывать дорого.
- **За покупками.**
- **За город или на дачу.**
- **Внутренний туризм.** Если не хочется лететь, нет билетов на поезд или просто удобнее поехать своей компанией в другой город или регион.

- **Тест-драйв.** Чтобы попробовать другой класс машины или просто прокатиться.

Как каршеринги подстраивают автопарк под пользователей

Компании стараются максимально закрыть потребности каршероводов. Широкий выбор — одна из причин роста популярности краткосрочной аренды, как говорят в самих сервисах.

Условно можно выделить пять категорий автомобилей каршеринга:

- **Эконом** — для повседневных коротких поездок.
- **Комфорт** — если хочется чуть больше удобства и машина нужна подольше.
- **Бизнес** — для деловых поездок и встреч с партнёрами, когда важен статус, комфорт и надёжность.
- **Премиум** — для тех, кто ценит высококлассный комфорт и стиль.
- **Грузовые** — для перевозки вещей или больших компаний.
- **Электромобили** — более дешёвая и экологичная альтернатива повседневному транспорту.

Какие категории автомобилей выделяют сами каршеринги

СИТИДРАЙВ

- ✓ Эконом
- ✓ Комфорт
- ✓ Премиум
- ✓ Электро
- ✗ Грузовые (в процессе запуска)

ЯНДЕКС ДРАЙВ

- ✓ Легковые: Эконом, Комфорт, Премиум, Электро
- ✓ Грузовые

ДЕЛИМОБИЛЬ

- ✓ Эконом
- ✓ Комфорт
- ✓ SUPREME (ранее Бизнес и Стиль)
- ✓ SUPREME ULTRA (ранее Бизнес и Суперстиль)
- ✓ Грузовые
- ✗ Электро (как категория не представлен, но машины есть)

BELKACAR

- ✓ Эконом
- ✓ Комфорт
- ✓ Премиум
- ✗ Электро
- ✗ Грузовые

Одна и та же модель у разных операторов может классифицироваться по-разному. Так, CHERY Tiggo 4 в Делимобиле и Ситидрайве относится к Эконому, а в BELKASAR — уже к Комфарту. Грань между категориями, особенно Комфартом/Бизнесом и Премиумом, не всегда чёткая.

Также важно учитывать региональную специфику. В Москве и Санкт-Петербурге автопарк более разнообразен, чем в регионах. Интересный тренд последних лет — доля автомобилей из Китая в каршеринге возросла до 56%. Некоторые сервисы также развивают корпоративное направление, предлагая автопарк для компаний, которым нужны автомобили для персонала или решения других бизнес-задач.

Эконом

Эконом — самый популярный класс каршеринга. Его выбирают для коротких поездок как замену общественному транспорту. Это самый доступный сегмент по цене, и именно он обеспечивает максимальную оборачиваемость автопарка. Сюда входят самые простые и недорогие авто: бюджетные седаны, хэтчбеки и кроссоверы.

VW Polo



Kia Rio X-line



Jetta VS5



По данным Делимобиля, наиболее популярны в экономсегменте Volkswagen Polo, Kia Rio X-Line и Jetta VS5 (компактный кроссовер совместного производства китайской компании FAW и Volkswagen).

Комфорт/Бизнес

Комфорт почти не уступает Эконому в популярности, так как цена его не сильно выше, а машины более высокого уровня удобства. Чаще всего это городские кроссоверы, иногда — седаны. Их выбирают для поездок за город, в аэропорт или на весь день.

Nissan Qashqai



Coolray (BelGee)



Haval Jolion



В Ситидрайве в Комфрте наибольшим спросом в начале 2024 года пользовался Nissan Qashqai. В 2025-м же BELGEE X50 из Комфорта стал самой популярной машиной Ситидрайва. По данным Делимобиля, наиболее популярны в Комфрте Geely Coolray, Haval Jolion и Chery Tiggo 4.

Премиум

В премиум-сегменте каршеринга — всё, что выше Комфорта: бизнес-седаны, люксовые кроссоверы, спорткары и даже минивэны. Нередко машины поставляются без стандартной оклейки каршеринга.

Количество машин в этом сегменте ограничено, но спрос стабильно высокий. Арендовать такие автомобили сложнее: они часто находятся в длительных арендах.

Пользователи берут их в основном для дальних поездок, деловых разъездов или просто чтобы с комфортом покататься на дорогом автомобиле.

Среди самых популярных моделей:

- BMW 320i M Sport (G20), Mercedes E 200 (W213), BMW 530i M Sport в Делимобиле.
- Audi A3 — лидер премиального сегмента в Ситидрайве.

BMW 320i M Sport (G20)



Грузовой

Категория грузовых автомобилей представлена в Делимобиле и Яндекс Драйве. В 2024 году она проходила тестирование и в Ситидрайве. Объем поездок в этом сегменте сопоставим с Премиумом, но аренда длится дольше — чаще всего это переезды, доставка стройматериалов и мебели или в рамках B2B-задач для бизнеса.

Отдельно стоит отметить микроавтобусы. В Яндекс Драйве доступны восьмиместные автомобили — максимальный лимит для водителей без прав категории D. Они востребованы для перевозки гостей на мероприятия или семейных выездов.

Электромобили

Экологичнее, тише, дешевле в обслуживании — электромобили выглядят как идеальный транспорт для города. Некоторые каршеринги уже начали добавлять их в парк, но пока в тестовом режиме и небольшими партиями.

На начало 2024 года в московском каршеринге насчитывалось чуть больше 100 электромобилей. Для сравнения: общий автопарк — 34 тысячи машин.

Обслуживать электрические машины дешевле, а так как они более экологичны, для них действует ряд поддерживающих мер:

- субсидии на покупку;
- отсутствие транспортного налога;
- бесплатные парковки в Москве, Санкт-Петербурге, Казани, Краснодарском крае;
- бесплатные пункты зарядки.

Тем не менее массового перехода на электрокары не происходит. Главные причины — неразвитая инфраструктура и неопределённость с регулированием. В России работает около 8 тысяч зарядных станций, а нужно как минимум 140 тысяч. Нет и стабильных правил для оптовых цен на электричество.

Но перспективы есть. Так, в Правительстве Москвы хотят довести количество электромобилей в каршеринге и такси до 30–50%, и к 2030 году ожидается, что в каршеринге будет больше 20% электрокаров. Уже сейчас Ситидрайв выделяет их в отдельную категорию, и наиболее популярен в ней Volkswagen ID.4. На Дальнем Востоке работает полностью состоящий из электромобилей каршеринг GREEN CRAW. На сайте сервиса указано, что у него есть 110 машин и 53 зарядные станции. В процессе запуска находится электрокаршеринг ХОДУ в Москве.

Что данные каршеринга говорят о городах и людях

Каршеринг — это не только ещё один вид транспорта, но и источник данных о поведении горожан и динамике городской жизни. Анализ поездок помогает понять, как люди перемещаются, что для них важно и как меняются их привычки.

По данным Департамента транспорта Москвы, при выборе автомобиля пользователи ориентируются в первую очередь на местоположение и стоимость — близость машины и цена аренды важнее марки, модели или класса.

Что важно москвичам при выборе авто в каршеринге, %



более 70%

ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ КАРШЕРИНГА
ИСПОЛЬЗУЮТ МАШИНЫ ИЗ ВСЕХ
ДОСТУПНЫХ КАТЕГОРИЙ
АВТОПАРКА

40 разных моделей машин

В СРЕДНЕМ УСПЕВАЕТ
ИСПОЛЬЗОВАТЬ ОДИН
ПОЛЬЗОВАТЕЛЬ ЗА ГОД

остальные 30%

ПРЕДПОЧИТАЮТ МАШИНЫ
ОДНОЙ КАТЕГОРИИ

Источник данных: [Известия](#)

Ранее, по данным опросов [Почта Банка \(2022\)](#), 70% пользователей выбирали каршеринг для коротких поездок: в соседний район, до метро или остановки. Однако за последние годы набирает обороты другой тренд — рост доли длительных поездок на выходные, для отдыха или путешествий.

Согласно свежим данным Дептранса Москвы, наибольшее время каршероуды проводят в поездках за город и по особым случаям, а меньше всего — чтобы доехать до метро или остановки транспорта.

35%

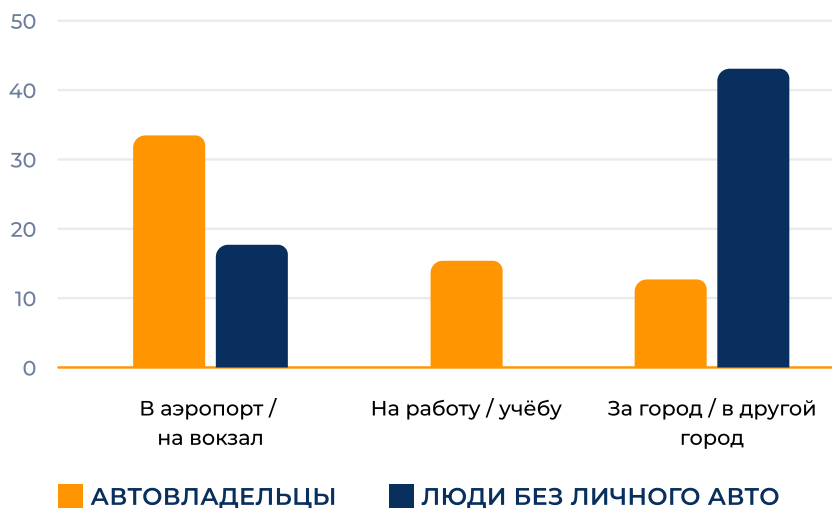
Длительность поездок на каршеринге в зависимости от цели в минутах



Источник данных: [Дептранс Москвы](#)

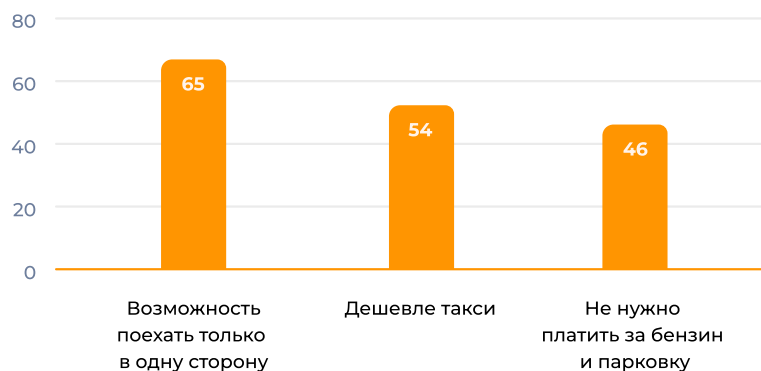
Водители, у которых есть свой автомобиль, пользуются каршерингом чаще, чем те, у кого его нет. Мотивы и преимущества поездок на арендованных машинах для этих категорий различаются.

Куда преимущественно ездят на каршеринге, %



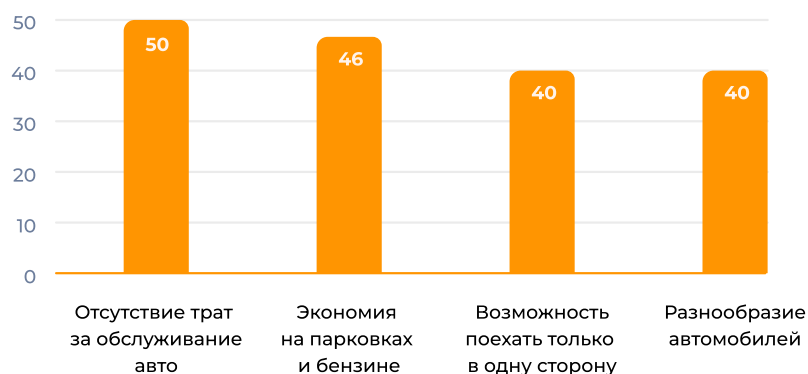
Источник данных: [ТАСС](#)

За что каршеринг ценят автовладельцы, %



Источник данных: [ТАСС](#)

За что каршеринг ценят люди без личных авто, %



Источник данных: [ТАСС](#)

В целом пользователи выбирают каршеринг за то, что можно:



Каршероводители в целом повторяют поведение обычных водителей. В будни утром машины концентрируются внутри Третьего транспортного кольца и Садового — ближе к деловым центрам. Вечером они возвращаются в спальные районы. Это подтверждает исследование Яндекса Драйва о движении каршеринговых авто в Москве в 2020–2021 годах.

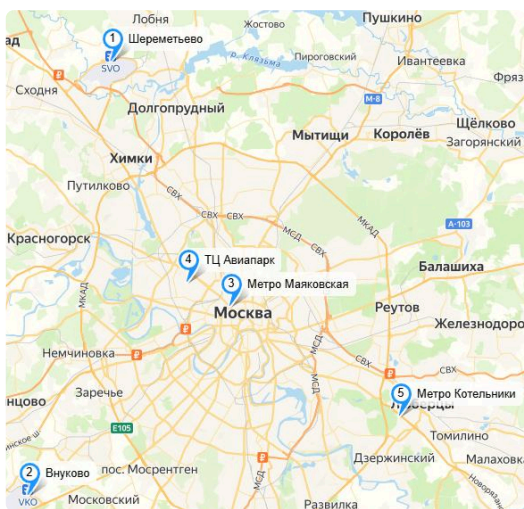
Однако есть и отличия. Каршеринг чаще выбирают в выходные, тогда как личными автомобилями пользуются в основном в будни.

По времени суток

- Эконом и Комфорт берут утром и вечером — в часы пик, когда нужно добраться до работы или сделать пересадку.
- Микроавтобусы и фургоны — днём, когда дороги свободнее.
- В выходные пик спроса почти у всех категорий приходится на середину дня.

По возрасту

- Молодые арендаторы реже берут машины утром и чаще вечером или ближе к ночи.
- Люди среднего возраста используют каршеринг по делам и для поездок на работу.



Источники данных: Самые популярные места для поездки на московском каршеринге

По данным столичного Департамента транспорта (2024), три из пяти самых популярных мест для поездок на каршерингах находятся за пределами МКАД. Это аэропорты Шереметьево и Внуково (несмотря на то, что к последнему подведено метро), а также станция метро «Котельники» — к ней и от неё едут жители окрестных подмосковных городов. Ещё в пятёрку входят станция метро «Маяковская» и ТЦ «Авиапарк».

6–9 поездок

В СРЕДНЕМ СОВЕРШАЕТ
МАШИНА КАРШЕРИНГА ЗА ДЕНЬ

60% каршеринговых парковок

ВНУТРИ МКАД С 8:00 ДО 21:00
ДЛИТСЯ НЕ БОЛЕЕ ЧАСА

56% пользователей

ПЕРЕСАЖИВАЮТСЯ
С АРЕНДОВАННЫХ МАШИН
НА МЕТРО, МЦК, МЦД, ДРУГОЙ
НАЗЕМНЫЙ ТРАНСПОРТ,
А ТАКЖЕ НА САМОКАТЫ
ИЛИ ВЕЛОСИПЕДЫ

Источники данных: Яндекс Драйв, Ситидрайв, Дептранс Москвы

Благодаря этому каршеринг повышает мобильность жителей города, помогает снижать нагрузку на дороги и улучшать экологию.

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



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

ИЛЬЯ СКЛЮЕВ

редактор и автор

ЕКАТЕРИНА СОФЬИНА

корректор

ЮРИЙ НИКОЛАЕВ

руководитель проекта

АЛЕКСАНДРА БОДИНА

автор

АНАСТАСИЯ НЕКРАСОВА

дизайнер

ЮЛИЯ ЦАЙ

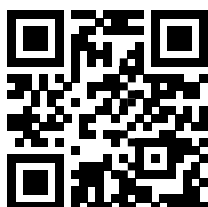
выпускающий редактор

АНДРЕЙ ВДОВИН

автор

НИКОЛАЙ КОВАЧЕВИЧ

иллюстратор



Электронная версия журнала

Подписаться на ежемесячную
рассылку журнала

Партнёры выпуска



АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ

экспертиза по безопасности
кикшеринга



РЕНЕССАНС СТРАХОВАНИЕ

экспертиза по безопасности
каршеринга