

ВЫПУСК #7

МОБИЛЬНОСТИ

ЖУРНАЛ О НОВОЙ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ В РОССИИ

БЕЗОПАСНОСТЬ
КАРШЕРИНГ
КИКШЕРИНГ
ИНФРАСТРУКТУРА
АНАЛИТИКА



 АЛЬФА
СТРАХОВАНИЕ

Ренессанс®
страхование

О чём этот выпуск

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

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

Добро пожаловать в седьмой 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

6 Аналитика ГИБДД: число ДТП с СИМ сократилось на 20% по всей России

10 «Самокаты — это часть инфраструктуры города». Как Челябинск работает с операторами самокатов
ИНТЕРВЬЮ

17 Как пишут новости про самокаты в 2025 году? Исследование медиаобраза СИМ
КАК ЭТО РАБОТАЕТ

Каршеринг

29 «Каршеринг помогает Сочи справляться с туристическим потоком и снижать нагрузку на дороги»
ИНТЕРВЬЮ

32 Как Петербург стал одним из лидеров каршеринга в России
КАК ЭТО РАБОТАЕТ

40 Что будет с машинами в каршеринге? Мнения экспертов о локализации
МНЕНИЕ ЭКСПЕРТОВ

45 Как каршеринги развивают культуру вождения
КАК ЭТО РАБОТАЕТ

55 Спрос взлетает до 80%: почему россияне всё чаще ездят отдыхать на каршеринге
КАК ЭТО РАБОТАЕТ

Словарь

62 Основные понятия

Главное в этом выпуске

Кикшеринг

на 20%

снизилось число ДТП на арендных самокатах по всей стране по итогам 6 месяцев 2025 года.

[По данным Научного центра БДД МВД](#)

на 60%

снизилось число ДТП с участием СИМ в Москве за январь-июнь 2025 года.

[По данным Дептранса](#)

до 42%

выросло количество поездок в первом полугодии 2025 года на самокатах МТС Юрент.

[По данным МТС Юрент](#)

Главные новости за июль 2025 года

- Whoosh запустил аренду электросамокатов по СМС для городов с ограничениями мобильного интернета.
- Whoosh опубликовал операционные результаты за полные 6 месяцев 2025 года.
- Whoosh запустился в двух новых городах Беларуси — в Бресте и Гомеле. Ранее сервис работал только в Минске.
- МТС Юрент будет помогать отряду «ЛизаАлерт» устанавливать местоположение пропавших пользователей. Whoosh поддерживает волонтеров с 2021 года.

- МТС Юрент и ФК «Зенит» запустили в Санкт-Петербурге социальную кампанию о ПДД. В городе появились плакаты с участием Льва и Львицы — маскотов футбольного клуба.
- МТС Юрент установит укрупнённые номера на всех самокатах в Санкт-Петербурге и Красноярске.

Каршеринг

БОЛЕЕ 28 МЛН ПОЕЗДОК

совершили водители на каршеринге в Москве с января по июль 2025 года. Это на 10% больше, чем в прошлом году.

[По данным Дептранса](#)

НА 19%

снизилась аварийность в Делимобиле по итогам 5 месяцев 2025 года.

[По данным Делимобиля](#)

В 1,8 РАЗА

сократилась частота ДТП в каршеринге за первые полгода 2025 года по данным «Ренессанс Страхование».

[→ ЧИТАТЬ МАТЕРИАЛ ПОЛНОСТЬЮ](#)

Главные новости за июль 2025 года

- Делимобиль объявил операционные итоги за второй квартал 2025 года. Компания продолжает развитие своего автопарка.
- Ситидрайв запустил новое направление по продаже рекламы партнёрам. Формат уже протестировали онлайн-ритейлер Самокат, музыкальный сервис Звук и другие компании.
- Яндекс Драйв начал работу в Калининграде, а в августе откроется в Перми. Также сервис планирует запустить франшизу в городах с населением от 500 тысяч человек.

Кикшеринг

Сервис краткосрочной аренды электросамокатов и других СИМ в России

МТС ЮРЕНТ

Год запуска: 2018
Городов присутствия: 208
Флот: 150 тыс. самокатов

WHOOSH [ВУШ]

Год запуска: 2019
Городов присутствия: 70
Флот: 237,8 тыс. самокатов

ЯНДЕКС GO

Год запуска: 2021
Городов присутствия: 38
Флот: 65 тыс. самокатов

По данным журнала Мобилити за 2024 год

Эксперты раздела



ДМИТРИЙ АГЕЕВ

заместитель главы города
по развитию дорожно-
транспортной
инфраструктуры
и цифровизации Челябинска



ИЛЬЯ АБРОСИМОВ

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



КСЕНИЯ ЭРДМАН

директор Ассоциации
операторов
микромобильности

Партнёр раздела



АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ

экспертиза по безопасности
кикшеринга

ГИБДД: число ДТП с СИМ сократилось на 20% по всей России

По данным Научного центра безопасности дорожного движения МВД, за первые шесть месяцев 2025 года количество ДТП с участием СИМ снизилось на 20% по сравнению с тем же периодом прошлого года.

За 6 месяцев 2025 года

1513 ДТП

ПРОИЗОШЛО С УЧАСТИЕМ СИМ

-20%

СНИЖЕНИЕ АВАРИЙНОСТИ К АППГ

Однако за сокращением аварийности скрывается не только положительная динамика. Пока операторы кикшеринга вместе с городами внедряют системы контроля, частные мощные СИМ остаются в серой зоне и создают угрозу.

Доля ДТП с участием арендных СИМ сократилась на 10%

ДТП между частными и арендными СИМ распределены почти поровну: 46% — личных, 54% — арендных. Процент кикшеринговых СИМ в этом году уменьшился. По данным МВД:

66,3%

ДТП ПРОИЗОШЛО С УЧАСТИЕМ АРЕНДНЫХ СИМ В 2024 ГОДУ

53,6%

ДТП ПРОИЗОШЛО С УЧАСТИЕМ АРЕНДНЫХ СИМ В 2025 ГОДУ

Статистика по частным СИМ не приводится, поскольку они не регулируются и находятся вне учёта.

* АППГ* — аналогичный период прошлого года.

27,6% ДТП произошло с мощными СИМ

Это значит, что больше, чем в четверти ДТП, участвовали личные СИМ.

Мощными считаются устройства от 0,25 до 4 кВт и выше. В отличие от арендных СИМ, чья мощность ограничена 250 Вт, а скорость — 20 км/ч, частные модели могут быть в разы мощнее: до 10 кВт и более, с максимальной скоростью до 50 км/ч. К ним относятся не только электросамокаты, но и электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и другие аналогичные устройства.

В 39,4% ДТП участвовали несовершеннолетние

Более трети ДТП произошло с подростками от 10 до 17 лет. Чтобы решить эту проблему, сервисы внедряют обязательную верификацию, повышают штрафы и блокируют нарушителей. Кроме того, операторы [предложили](#) ввести авторизацию через Госуслуги.

В то же время к частным СИМ есть свободный доступ у пользователей любого возраста, и это не регулируется.

К летальному исходу в ДТП приводят частные СИМ

Из всех ДТП со смертельным исходом только в трёх участвовали арендные СИМ. В остальных 20 ДТП — СИМ, принадлежавшие физическим лицам.

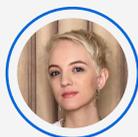
Директор Ассоциации операторов микромобильности Ксения Эрдман отмечает, что снижение количества ДТП с кикшеринговыми СИМ доказывает эффективность регулирования отрасли, но личные устройства всё ещё остаются в серой зоне и создают опасность для всех участников дорожного движения.

«В отчете МВД мы наблюдаем снижение доли ДТП с арендными самокатами на 10% по сравнению с частными. Операторы внедрились рекордное количество мер, начиная от штрафов и обязательной верификации, заканчивая

технологиями безопасности — результаты уже отражаются в статистике. Это наглядно демонстрирует “управляемость” безопасности в отношении прокатных СИМ.

При этом частные СИМ, на которых приходится почти половина ДТП, все еще остаются в серой зоне регулирования. В отличие от самокатов кикшеринговых операторов, реальная статистика по ним неизвестна — поездки не фиксируются ни в одном приложении, на самокатах не действуют ограничения скорости и штрафы за нарушения, которые вводили операторы. Это создаёт опасность как для самих владельцев частных СИМ, так и для других участников дорожного движения.

Поэтому те города, которые будут выбирать стратегию запрета кикшеринга, рискуют столкнуться с еще большей проблемой в виде частных участников. Дальше — хуже».



КСЕНИЯ ЭРДМАН

директор Ассоциации операторов
микромобильности

«Самокаты — это часть инфраструктуры города». Как Челябинск работает с операторами самокатов



ДМИТРИЙ АГЕЕВ

заместитель главы города по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры и цифровизации Челябинска

Челябинск — один из примеров городов, где власти выстраивают сотрудничество с кикшерингами. В этом сезоне администрация и операторы подписали дорожную карту, запустили каналы быстрой связи и начали вместе развивать инфраструктуру.

Мы поговорили с заместителем главы города по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры и цифровизации Дмитрием Агеевым о том, как выстраивается взаимодействие и какие результаты уже есть.

7,2 тыс.

САМОКАТОВ В ГОРОДЕ

83%*

ДОЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ
ПОЕЗДОК**



WHOOSH [ВУШ]



МТС ЮРЕНТ



Go ЯНДЕКС GO

* В среднем по всем операторам.

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

Зачем городу соглашения с кикшерингом

Самокаты появились в Челябинске в 2022 году, но долгое время операторы работали по инвестиционным соглашениям, которые касались в основном экономических условий. Активное сотрудничество с городом началось в конце 2024 года, когда заместителем главы Челябинска по экономическому развитию и инвестициям стал Дмитрий Агеев.

В 2025 году администрация подписала с операторами новые соглашения и дорожную карту, регулирующие вопросы безопасности и инфраструктуры.

«Дорожная карта фиксирует не только обязанности операторов, но и обязательства администрации.

Например, мы обеспечиваем безопасность на улицах в том числе через фиксацию нарушений (тандемная езда, несоблюдение требований по спешиванию) и передачу этих данных операторам. А они могут воздействовать на пользователей сами — в том числе рублём, через штрафы. Такая система уже работает в Москве и других городах, и мы надеемся, что будет эффективно работать и у нас».



ДМИТРИЙ АГЕЕВ

заместитель главы города по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры и цифровизации Челябинска

В рамках новых соглашений город и операторы согласовали места парковок для нанесения разметки. А чтобы быстрее решать возникающие вопросы, запустили общий чат с администрацией, ГАИ, дорожным комитетом и представителями сервисов.

«Этот чат я читаю сам, мы постоянно в нём общаемся.

Например, в очередной праздник появились вопросы — нужно ли выносить самокаты с места проведения мероприятий.

Я сразу ответил: с какой улицы, от какого дома до какого — чтобы не тянуть время на согласования. Через 15 минут уже прилетело фото: всё убрали. Именно так это и должно работать».



ДМИТРИЙ АГЕЕВ

заместитель главы города по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры и цифровизации Челябинска

Как город развивает инфраструктуру вместе с операторами

Дмитрий Агеев отмечает, что открытость государства по отношению к бизнесу заключается в том, чтобы не только исполнять свою часть договорённостей, но и давать возможность второй стороне выполнить её часть. Чтобы отслеживать ход работ, проводятся очные встречи — как с операторами, так и с надзорными органами.

Так, недавно прошло совещание с представителями Следственного комитета. Обсудили реализацию дорожной карты и дальнейшие шаги в наведении порядка. Например, по дорожной карте к 1 сентября операторы должны нанести разметку. Для этого Комитет дорожного хозяйства утвердил 400 зон, ещё 1100 добавят к началу августа.

Также на встрече с представителями СК РФ по Челябинской области глава города предложил усилить ответственность за отсутствие индивидуальных номеров на устройствах. Сейчас в Челябинске тестируется система фото- и видеофиксации нарушений — без номеров их отслеживать сложно.

«Мы решили идти по пути взаимодействия с операторами, а не по пути запрета. Я с самого начала обозначил, что главный интерес администрации — обеспечение безопасности СИМ в городе. Для этого важно выстраивать прозрачные правила: чтобы бизнес понимал, каким образом ему жить, развиваться, взаимодействовать с администрацией, а население знало, что мы имеем право требовать от операторов».

Один из шагов — привлечение операторов к развитию инфраструктуры. Например, администрация уже обсудила возможность организации проезда через парк Гагарина, который сейчас остаётся запретной зоной для самокатов. Город готов обозначить новый маршрут для СИМ, а обустройство — покрытие, асфальт или мощение — должно быть за счёт операторов.

«Я считаю, что нужно вовлекать операторов в развитие инфраструктуры, а не создавать её для них. Как раз этим мы можем показать противникам самокатов, что сервисы, оказывается, вкладываются в развитие инфраструктуры».

Какими данными делятся операторы

Сервисы делятся с городом ценной информацией: портретом пользователя, самыми востребованными районами и улицами, частыми местами парковки. Это помогает администрации точнее определять, где формировать парковочные зоны.

При этом операторы готовы делиться и более точными данными — например, по времени и маршрутам передвижения. В трамвайной сети Челябинска подобная статистика уже используется, а вот для СИМ подходы только формируются.

В соглашениях с сервисами уже зафиксирована готовность предоставлять необходимую информацию в нужном формате, как только у города появится запрос. Операторы понимают: открытость с их стороны позволит более эффективно интегрировать самокаты в жизнь города.

Что изменилось в городе с появлением кикшеринга

В Челябинске для многих кикшеринг уже стал привычным способом добраться до нужного места, потому что это дешевле, быстрее и даёт возможность передвигаться без ожидания и пробок. Сам Дмитрий Агеев в июне прошёл обучение в Школе вождения Whoosh и впервые проехал на самокате.

«Самокаты — это часть городской транспортной инфраструктуры. Это такие же средства передвижения, как автобус, троллейбус или такси. И задача города — не запретить этот вид транспорта, а грамотно его регулировать. Если пустить ситуацию на самотёк, возникают хаос и конфликты между участниками движения».

С появлением самокатов в городе жители поделились на три группы: активных противников СИМ, активных сторонников и тех, кто сохраняет нейтралитет и не участвует в обсуждении. Любое управленческое решение в этой сфере одна из сторон моментально воспринимает как победу или поражение.

При этом сторонники СИМ также многочисленны — особенно среди молодёжи. Но, по словам Агеева, мнение молодого поколения часто воспринимается скептически: в обществе сохраняется установка, что «молодым ещё рано высказываться». Это мешает услышать пользователей, для которых микромобильность — часть повседневного городского сценария.

Как в городе справляются с нарушениями

Самые распространённые нарушения на самокате — неспешивание на пешеходном переходе, езда вдвоём и неправильная парковка. Челябинск — не исключение.

«Поведение отдельных пользователей самокатов вызывает вопросы. Но это не повод бороться с самокатами как с видом транспорта. Нарушители есть в любой среде — на автомобилях, мотоциклах. Ответственность должны нести те, кто нарушает правила, а не сам транспорт.

Поэтому мы действуем системно: через просвещение, юридические меры, точечное регулирование. Та же логика применима к СИМ. Например, у нас установлено возрастное ограничение — аренда разрешена только с 16 лет. Если самокат попадает в руки ребёнка младше 16, это уже ответственность родителей — и здесь важно вести разъяснительную работу».*

* Самокаты МТС Юрент и Яндекс Go во всех регионах присутствия доступны только с 18 лет. Самокаты Whoosh во всех регионах, кроме Москвы, Московской области и Иркутска, можно использовать с 16 лет, но с ограничением скорости.

Над проблемой город работает вместе с операторами: администрация передаёт данные о нарушениях, а сервисы наказывают пользователей.

По данным АльфаСтрахования, в 2025 году в Челябинске в два раза сократилось количество страховых случаев с самокатами.



Несмотря на рост числа поездок, частота страховых случаев на арендных самокатах с каждым годом снижается.

По данным мы видим, что пользователи всё чаще ездят аккуратнее и соблюдают правила.

На наш взгляд, этому способствует системная работа кикшеринга и города. Операторы популяризируют безопасное вождение, проводят школы вождения, устанавливают медленные зоны, штрафуют нарушителей. Города регулируют движение, обозначают парковки и содействуют операторам. Всё это делает кикшеринг заметно безопаснее — даже на фоне растущей популярности.

Совет городам, куда приходит кикшеринг

Сервисы проявляют инициативу и ищут диалог с городом, однако важно, чтобы в администрации понимали, что нужно действовать не путём запретов, а выстраивать взаимодействие с операторами.

«Мы изначально относимся к операторам как к добросовестным участникам процесса, а не как к потенциальным нарушителям. Если сервис адекватно реагирует на предложения администрации, мы всегда можем договориться.

Любому городу я бы посоветовал подходить к оператору с точки зрения пользы для жителей. А жители у нас разные: кто-то передвигается на самокатах, кто-то на трамвае, кто-то только на личном транспорте. При этом большая часть молодёжи активно пользуется СИМ — и это наши будущие избиратели. Их голос и интересы тоже нужно учитывать.

Наша задача — выстроить систему, при которой оператор понимает, где его пользователи нарушают правила, и может своевременно реагировать. Если человек ошибся по незнанию — ему нужно объяснить. Если нарушает осознанно — наказывать. Но бороться нужно не с транспортом, а с нарушениями».



ДМИТРИЙ АГЕЕВ

заместитель главы города по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры и цифровизации Челябинска

Как пишут новости про самокаты в 2025 году?

Исследование медиаобраза СИМ

В российских СМИ арендные электросамокаты по-прежнему чаще всего фигурируют как источник проблем. В новостях обсуждают аварии, запреты, штрафы и конфликты с пешеходами. Положительные инфоповоды теряются на общем фоне, хотя за последние годы кикшеринг стал одним из самых массовых и зарегулированных видов транспорта в России.

Только в июне вышло 652 публикации о электросамокатах и сервисах аренды. В большинстве из них речь шла об авариях и новых ограничениях, хотя инфоповодов гораздо больше.

Чтобы понять, как формируется образ электросамокатов в медиа, мы проанализировали публикации из «Медиалогии» за май — июль 2025 года и добавили яркие кейсы прошлых лет. Оценили тональность, выделили основные инфоповоды и зафиксировали типичные ошибки. Ниже собрали ключевые выводы этого анализа.

Из-за чего в медиа искажается реальность

Часто в новостях смешиваются разные понятия: например, не различают частные и арендные СИМ. Или путают велосипеды и электросамокаты, хотя это разные виды транспорта. А статистика аварий без привязки к числу поездок или размеру парка даёт лишь одну картину — рост абсолютного числа ДТП. Без контекста такие данные не позволяют оценить реальные риски и создают тревожный фон.

В итоге получаются сюжеты, которые только усиливают недоверие к микромобильности — не по злобе, а по незнанию.

Мне кажется, у медиа пока не хватает экспертизы в теме. Они не видят разницы и ценности в том, был самокат прокатным или частным. Сегмент микромобильности молодой — тут ещё не все велополосу от велодорожки отличают, а уже навалились классификации СИМ, разные правила, мощности, вес, комментарии Минтранса. К этому нужно привыкнуть, а редакциям — понять, как читатели реагируют на такие уточнения.

Думаю, есть ещё один момент: реакция на реакцию. СИМ новые, многих пугают, и взвешенное, нерадикальное мнение может просто не «зайти». А если в результате журналистского расследования выяснится, что дело не в самокатах, а в том, что люди нарушают правила (и делали это и до самокатов, и будут делать после) — тема сразу становится не такой острой.



ИЛЬЯ АБРОСИМОВ

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

1. Частных самокатов в России больше, чем кажется

Каждый год спрос на покупку частных электросамокатов растёт. За январь — апрель 2025 года в частные руки было продано 180 тысяч электросамокатов, сообщает «Российская газета».

При этом в **93% публикаций** в медиа совсем не отделяют частные устройства от арендных. Об этом говорит наша сводка из «Медиалогии» за июнь. Если случается ДТП, никто не уточняет, что это был за самокат. Если вводят новые правила, никто не говорит, что соблюдаться они будут только операторами аренды.

А между тем в авариях чаще фигурируют именно частные СИМ, и именно они ездят без ограничений по скорости, без номеров и без какой-либо ответственности. Но в новостях всё выглядит так, будто виноват кикшеринг. Справку по теме обычно дают только профильные транспортные медиа.

Яркий пример — новость из Смольного, где решили штрафовать водителей на частных СИМ за езду в запретных зонах. Власти предлагают делать это с помощью данных с камер, как при штрафах за парковку.

Заголовок: «Самокатчиков и курьеров в запретных зонах должен штрафовать Смольный. Полицию тоже собираются подключить»

Что пишут СМИ: «Наказывать курьеров и обычных пользователей на средствах индивидуальной мобильности (СИМ) в запретных зонах в Петербурге должен Смольный. <...> В то же время комитеты могут выставить штраф по снимкам с городских камер как за неправильную парковку. Другой вопрос в том, что далеко не все СИМ оборудованы номерами, по которым можно идентифицировать владельца».

Что не так. В статье под «обычными пользователями СИМ» подразумеваются владельцы частных самокатов любой мощности, но это никак не уточняется. Не объясняется разница между арендными и личными устройствами, а значит, читатель может сделать вывод, что пишут снова про самокаты кикшеринга.

У арендных СИМ всегда есть номер, по которому легко установить пользователя. Операторы сами блокируют поездки в запретных зонах. А вот у частных устройств чаще всего нет номеров, их невозможно идентифицировать, и именно поэтому приходится подключать полицию.

Источник: [Фонтанка](#)

2. СИМ — это не только самокаты прокатных сервисов

В большинстве новостей под СИМ подразумевают «самокаты». Что это за устройство, кто на нём ехал, какой мощности был мотор — почти никогда не уточняется. А ведь разница колоссальная.

ПДД относит к категории СИМ:

- электросамокаты;
- электроскейтборды;
- гироскутеры;
- сигвеи;
- моноколеса «и иные аналогичные средства».

Об этом говорит и Илья Абросимов, автор и разработчик проекта «Велогород.Онлайн», дата-аналитик «Центра компетенций городской среды»:

Самая популярная ошибка в новостях про СИМ — отождествление прокатных электросамокатов со всеми средствами индивидуальной мобильности. Тут надо понимать, что устройств, подходящих под категорию СИМ в разрезе аварийности, сейчас представлено очень много: сигвеи, моноколёса, электромопеды до 4000 Ватт, даже некоторые электробайки свыше 4000 Ватт и электросамокаты — это только часть из них, а прокатные — часть от части.



ИЛЬЯ АБРОСИМОВ

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

Такие модели могут разогнаться до 50 км/ч и никак не регулируются, но представляют куда большую опасность, чем самокат кикшеринга, который с апреля 2025 года по умолчанию не может набрать скорость выше 25 км/ч.

Когда электровелосипед спутали с самокатом

Случай 1. Когда курьер на электровелосипеде сбил на тротуаре бывшего главного редактора Vogue, ряд медиа уже в первые часы написали: «Найден курьер на самокате, сбивший журналистку Долецкую».

Позже, когда стали известны детали, термин скорректировали, но осадок и иллюстрации остались прежними: на фото первой новости был арендный самокат, хотя к ситуации он не имел никакого отношения.

Случай 2. В мае «Комсомольская правда» с разницей в день дважды рассказала об аварии в Долгопрудном. Сначала написали про велокурьера, который сбил ребёнка: «Курьер на велосипеде сбил 10-летнего мальчика в Долгопрудном». А потом внезапно оказалось, что пострадавший попал под самокат: «В Долгопрудном возбудили уголовное дело после наезда электросамоката на ребёнка». Что произошло в итоге, неясно.

Так формируется общее впечатление, что во всём виноваты самокаты, хотя реальный риск чаще исходит от частных СИМ с совсем другой мощностью и весом. 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 операторы кикшеринга отмечают, что в сезоне 2025 г. число аварий значительно снизилось: у Whoosh с марта по июль почти в два раза (-46%), а у МТС Юрент количество страховых случаев в расчёте на километры уменьшилось почти на 76%.

3. Аварийность нельзя считать без контекста

По новостям создаётся ощущение, что самокаты опасны для окружающих — как на дороге, так и на тротуаре. Хотя, по данным за 2024 год, в ДТП чаще всего страдают сами водители СИМ. Но в официальной статистике МВД никто не разделяет случаи, когда человек упал с самоката или врезался в кого-то.

После прочтения некоторых материалов у меня как у читателя в голове складывается картина, что представленные данные с уверенностью говорят о том, что самокаты представляют смертельную угрозу, причём для невинных окружающих больше, чем для себя.

Статистика же в более детальном рассмотрении говорит об обратном: страдают в основном сами водители СИМ, причём и моноколёс, и электромопедов, когда нарушают Правила дорожного движения.

Так, одно из самых популярных допущений в новостях про СИМ — не указывать, кто именно пострадал в ДТП. Например, по итогам 2024 года, где-то в 70% раненых в авариях с участием СИМ — это сами пользователи СИМ, среди смертельных случаев пользователи составляют вообще в 94% погибших, а остальные 6% — это два пешехода и велосипедист.



ИЛЬЯ АБРОСИМОВ

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

Само МВД не облегчает задачу. Так, Научный центр БДД МВД России регулярно публикует сводки по аварийности, где фиксируется рост числа происшествий. Но в них нет данных о росте числа поездок, продаже частных СИМ или расширении флота кикшеринга.

А ведь если количество самокатов и поездок растёт, то и абсолютное число происшествий закономерно увеличивается. Чтобы оценить действительный рост аварийности, нужны относительные показатели — например, число ДТП на 100 тысяч поездок.

Как оформляются новости про самокаты

Подача новостей о самокатах иногда сбивает с толку. Так, на обложку ставят яркую картинку с арендным самокатом, даже если речь о частном ДТП. В нейтральные сюжеты встраивают подборку пугающих историй. А заголовки про общественное мнение строятся на онлайн-опросах без методологии.

Каждая такая мелочь кажется незначительной, но вместе они формируют устойчивый негативный образ. Собрали медиаприёмы, которые искажают восприятие, и объяснили, как это можно улучшить.

1. На фото всегда кикшеринг, даже если он ни при чём

Даже когда ДТП связано с частным самокатом, публикации часто иллюстрируют устройствами кикшеринга с фирменной окраской. Это во многом объясняется тем, что снимки арендных самокатов гораздо проще найти, а визуальная разница между частными и арендными СИМ для многих неочевидна.

В результате создаётся впечатление, что виноват всегда кикшеринг. Из-за этого пользователи часто не понимают, насколько жёстко регулируются самокаты кикшеринга. Устройства оснащены номерами, поездки отслеживаются, а нарушителей блокируют и при необходимости передают данные властям.

2. Интернет-голосования превращаются в позицию целого города

Публичные онлайн-опросы часто превращаются в основу для громких заголовков. Вопросы формулируются так, чтобы направить читателя к нужному ответу, а результаты подаются как срез общественного мнения.

Так появляются материалы с громкими заголовками: «Половина москвичей выступает за запрет самокатов» или «Петербуржцы поддерживают ограничения против кикшеринга». На деле за этими материалами часто стоит пара тысяч респондентов, набранных через онлайн-форму без уточнения методологии и контроля выборки.

Пример опроса SuperJob

Авторы с портала SuperJob опросили по одной тысяче «экономически активных» людей старше 18 лет в Москве и Санкт-Петербурге. Темой стал запрет кикшеринга в Париже: у респондентов спрашивали, хотят ли они запретов в своём городе.

Ответы собирались онлайн с 27 по 28 августа. Когда 62% в Москве и 66% в Петербурге из них высказались за запрет аренды самокатов, результаты тут же стали новостью. И разошлись по федеральным и региональным СМИ как серьёзное исследование.

При этом все участники опроса — пользователи самого SuperJob. То есть выборка ограничена и по географии, и по соцпараметрам. Ответы собирались за два дня, исключительно в онлайн. В Москве и Петербурге суммарно живёт больше 17 миллионов. Получается, мнение примерно 0,01% жителей превратилось в общественное.

Особенно заметна проблема, когда к онлайн-опросам всерьёз прислушиваются крупные медиа. Весной Коммерсантъ опубликовал материал с громким заголовком про голосование среди жителей города по поводу СИМ.

Заголовок: «Екатеринбуржцы одобрили полный запрет электросамокатов на территории города»

Из заголовка следует, что все горожане выступили против. Но если заглянуть в сам опрос, всё куда сложнее. Участникам предлагали несколько вариантов ответов — не только за и против, но и промежуточные про ограничение скорости, зоны запрета, парковки и так далее.

Другие варианты набрали менее 21,1% голосов:

- Да, в частности ограничения скоростного режима (21,1%)
- Да, необходимо введение большего количества зон запрета использования СИМ (15,3%)
- Нет, не требуется. Действующих ограничений достаточно (14,8%)
- Нет. Необходимо уменьшить количество зон запрета СИМ (4%)
- Нет. Нужно убрать все действующие ограничения (3,4%)

В итоге участники проголосовали:

- за ужесточения (разной степени) — 31,3%
- против запретов и за смягчение ограничений — 22,2%
- остальные 46% выбрали варианты, которые напрямую не касаются ужесточения или смягчения политики, или не отражают чёткой позиции

Но в итоговом заголовке всё это превратилось в однозначное «Екатеринбуржцы одобрили запрет». Многоаспектный опрос с разными вариантами подали как единое решение, за которое будто бы проголосовало большинство.

Источник: [Фонтанка.ру](https://fontanka.ru)

3. Даже нейтральные сюжеты подаются с тревогой

К качественным новостям авторы обычно добавляют «бэк» — справку, которая должна помогать понять ситуацию. Но вместо объяснения, как устроено регулирование и зачем вводятся зоны, читателю чаще предлагают набор пугающих историй: жалобы, аварии, запреты. Этому способствует накопившийся объём негативных новостей, и тенденцию явно сложно переломить.

Как в этом примере: даже нейтральная новость о зонах поездок в центре Казани сопровождается обзором всех возможных ограничений последних лет.

В Казани в последние годы пытаются решить вопрос с самокатами: жители жалуются, что отдельной инфраструктуры для них нет, поэтому самокатчики часто пересекают по пешеходным зонам. Предлагались (а иногда и предпринимались) разные меры: замедление, ограничение возраста для аренды, **введение** обязанности сдавать на права или **полный отказ** от такого вида транспорта. Были и точечные запреты. Например, **ограничения** на движение в майские праздники.

ПО ТЕМЕ

[Снова не угодили. В Казани ограничат движение на электросамокатах в майские праздники](#)

29 апреля, 14:02

[«Казань пришла к выводу, что нужно отказываться от проката»: глава ГАИ Челнов высказался об отмене аренды электросамокатов](#)

18 апреля, 20:20

[«Уже несколько раз налетал»: незрячий – о страхе перед электросамокатами](#)

12 июня, 13:00

При этом нет ни слова о том, какой вклад сервис даёт городу. Например, сколько людей использует самокаты для поездок к метро, как они выручают, когда не ходит общественный транспорт, — такие данные редко попадают в кадр. Хотя именно они помогают выстроить объективную картину.

4. Пишут про инфраструктуру без учёта СИМ

Минтранс официально поручил регионам доработать инфраструктуру для СИМ: проектировать велодорожки и парковки, рисовать разметки. Но в региональных медиа это инфополе почти не отражается. Велодорожки продолжают описывать как благо исключительно для велосипедистов и «любителей спорта». О самокатах ни слова, хотя на практике они тоже активно используют эти маршруты.

Такая подача мешает сформулировать главный вопрос — как развивать инфраструктуру, чтобы снизить конфликты между пешеходами и пользователями СИМ. В новостях чаще обсуждают запреты, чем организацию движения. Хотя именно понятные маршруты, а не ограничения могут сделать город безопаснее и удобнее для всех.

Почему это важно

Медиа играют ключевую роль в формировании общественного мнения. Они должны быть площадкой для обсуждения, но в случае с микромобильностью чаще становятся ретранслятором запретительной повестки. А это влияет не только на восприятие, но и на административные решения.

Чиновники часто ссылаются на жалобы жителей и общественную обеспокоенность, а формулировать и усиливать эти сигналы им часто помогают медиа. Когда новости стабильно склоняются к одной стороне — запретить, ужесточить, ограничить, конструктивного диалога не выходит. И выйти из этого порочного круга мы не можем уже давно.

Всё ли так плохо

Скорее нет. Самокаты всё реже представляют как «угрозу городу» и всё чаще как нормальный элемент городской мобильности.

Даже региональные власти меняют тон: чиновники сами используют СИМ и публично поддерживают работу операторов.

- Так, ко Дню России губернатор Красноярского края Михаил Котюков проехался на самокате Whoosh. Мэр Омска Сергей Шелест прокатился на самокате МТС Юрент и вручил студентам сертификаты на поездки.
- Сейчас уже никого не удивляют кадры, где самокаты используют сотрудники ДПС или коммунальные службы. И это важный сигнал, что микромобильность становится нормой, а не темой для паники.

Позитивные сюжеты появляются не только в пабликах самих операторов. Летние школы вождения, партнёрства с НКО и важные инициативы — об этом всё чаще пишут и региональные СМИ.

Да и операторы здесь дают материал для работы: закljučают партнёрства с «Лизой Алерт» и другими общественными организациями, демонстрируя социальную ориентированность бизнеса.

В контексте запретов подчёркивают проблемы для самих городов.

Когда в Петербурге обсуждали снижение скорости кикшеринга до 10 км/ч и расширение запретных зон, издание «Точка» охарактеризовало происходящее как «крах кикшеринга». А «Деловой Петербург» привели качественные мнения экспертов о том, почему новые меры скорее вредны и опасны для местных жителей.

В региональных медиа всё чаще звучат альтернативные точки зрения. Так, ограничение на электросамокаты в Благовещенске эксперт НИЯУ МИФИ Яков Якубович назвал популистским. По его словам, оно скорее демонстрирует заботу о безопасности, чем реально на неё влияет.

Итак, повестка сдвинулась от «опасных самокатов» к простому вопросу: «А нужны ли нам новые запреты?» В публикациях всё чаще звучат противоречивые мнения: кажется, что люди устали видеть один негатив по отношению к транспорту, которым ежедневно пользуются тысячи людей.

Что делать

Развивать формат общественного обсуждения, привлекать экспертов, пользователей и жителей к участию в диалоге и планировании будущего городов. В конце концов, медиа являются одной из главных площадок для публичного диалога. Редактор издания определяет направленность и границы дискуссии — и именно он несёт ответственность за работу со смыслами.

Общество начало понимать важность микромобильности. Дальше дело за малым: поддерживать выбор людей, создавая правильную повестку в медиа.

Главное — не забывать, что СМИ работают в сложной и уже сформированной среде. Поэтому менять призму нужно на уровне общества и государства. Первые шаги уже сделаны, осталось дело за малым.

Каршеринг

Сервис краткосрочной аренды автомобилей в России

Содержание раздела

- 29 ---- Вячеслав Бауэр: «Каршеринг помогает Сочи справляться с туристическим потоком и снижать нагрузку на дороги»
ИНТЕРВЬЮ
- 32 ---- Как Петербург стал одним из лидеров каршеринга в России
КАК ЭТО РАБОТАЕТ
- 41 ---- Что будет с машинами в каршеринге? Мнения экспертов о локализации
МНЕНИЕ ЭКСПЕРТОВ
- 40 ---- Как каршеринги развивают культуру вождения
КАК ЭТО РАБОТАЕТ
- 55 ---- Спрос взлетает до 80%: почему россияне всё чаще ездят отдыхать на каршеринге
КАК ЭТО РАБОТАЕТ

Эксперты раздела



ВЯЧЕСЛАВ БАУЭР
заместитель главы
города Сочи



ДАНИИЛ ВОРОНИН
городской проектировщик,
урбанист



АНТОН ШАПАРИН
вице-президент
Национального
автомобильного союза



НИКИТА АВТОПОДБОР
автоблогер



АННА УТКИНА
директор по коммуникациям
ГК «АВТОДОМ»
и ГК «АвтоСпецЦентр»



СЕРГЕЙ ЛОБАРЕВ
президент
Общенациональной
ассоциации автотуризма
и караванинга



ВЛАДИМИР ШЕХОНСКИЙ
каршеровод,
в прошлом таксист

Партнёр раздела



РЕНЕССАНС СТРАХОВАНИЕ
экспертиза по безопасности
каршеринга

Как каршеринг помогает Сочи справляться с туристическим потоком



ВЯЧЕСЛАВ БАУЭР

заместитель главы города Сочи

С каждым годом туристический поток в Сочи становится всё больше. Вместе с ним растёт роль каршеринга — особенно в высокий сезон, когда город принимает сотни тысяч путешественников.

Поговорили с заместителем главы города Вячеславом Бауэром о том, как в курортном городе работает каршеринг, где планируются новые парковки, почему важно развивать мультимодальность и что нужно учитывать другим регионам.

БОЛЕЕ 1900
ПАРК МАШИН

2–4 года
СРЕДНИЙ ВОЗРАСТ
АВТОМОБИЛЕЙ

 BELKACAR  CARS7  ДЕЛИМОБИЛЬ
 СИТИДРАЙВ  ЯНДЕКС ДРАЙВ

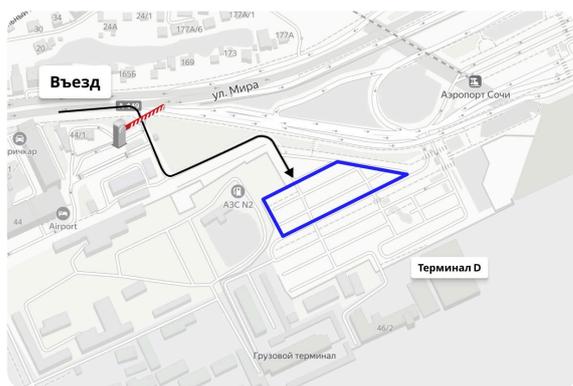
Что даёт каршеринг туристам и городу в разгар сезона?

Сочи считается одним из главных туристических направлений в России. Только с начала 2025 года курорт посетило около 3,8 миллиона человек — это на 3% больше, чем в аналогичный период прошлого года. Сейчас в городе одновременно находится около 175 тысяч гостей, средняя загрузка отелей и апартаментов составляет практически 85%. Пик сезона — июль и август, когда заполняемость достигает 95%.

Для комфортного передвижения мы рекомендуем гостям и жителям курорта использовать мультимодальные маршруты — сочетать поездки на общественном транспорте (электрички, автобусы) с услугами каршеринга, такси и средствами индивидуальной мобильности.

Каршеринг играет особую роль в этой экосистеме. Несмотря на ограниченную пассажировместимость, сервис вносит весомый вклад в разгрузку городских магистралей. Развитая сеть аренды автомобилей позволяет туристам путешествовать без личного транспорта, снижая общий поток машин и делая отдых комфортнее.

Зачем Сочи планирует отдельные парковки для каршеринга?



Парковка в аэропорту Сочи (Адлер) для машин Яндекс Драйва

Парковки особенно нужны вблизи крупных транспортных узлов: аэропорта, железнодорожных и автобусных вокзалов. Это улучшит качество обслуживания как для туристов, так и для местных жителей.

Как в Сочи следят за соблюдением ПДД водителями каршеринга?

Водители каршеринговых автомобилей, как и владельцы личных машин, обязаны соблюдать ПДД. Контроль за этим осуществляет Госавтоинспекция УВД Сочи.

Все условия аренды, включая права и обязанности сторон, закрепляются в электронном договоре между пользователем и каршеринговым сервисом. При нарушении условий пользования сервисом применяются разные меры воздействия. Это может быть понижение пользовательского рейтинга, ограничивающее доступ к автомобилям, или постоянная блокировка. В случае серьёзных нарушений — судебное взыскание ущерба. Систематические нарушители попадают в «чёрный список» и теряют возможность пользоваться услугами каршеринга.

Как туристы и жители оценивают каршеринг?

Туристы положительно относятся к каршерингу в Сочи — они отмечают широкий выбор машин и удобство сервисов. Местные жители пользуются услугами операторов реже, предпочитая личный транспорт и общественный транспорт.

Какие условия важны для устойчивой работы каршеринга в городе?

Для успешного развития каршеринга необходимо учитывать три ключевых фактора: качество дорожной инфраструктуры, реальный спрос со стороны населения и туристическую привлекательность региона. Сочетание этих условий создаёт базу для устойчивой и эффективной работы сервиса.

Как Петербург стал одним из лидеров каршеринга в России

Сейчас Санкт-Петербург — один из лидеров по распространённости каршеринга в мире. Но так было не всегда.

18 тысяч
МАШИН В ГОРОДЕ

БОЛЕЕ 1 МИЛЛИОНА ЧЕЛОВЕК
В ПЕТЕРБУРГЕ И ЛЕНОБЛАСТИ
ПОЛЬЗУЮТСЯ
КАРШЕРИНГОМ РЕГУЛЯРНО



Источник данных: по данным Делимобиля за первые пять месяцев 2025 года

Услуга аренды автомобиля в Северной столице прошла многолетний путь через недоверие, недостаток машин, жестокий локдаун, закрытие сервисов и сложности с парковкой к одной из самых развитых в мире. Разбираемся, как это стало возможно и какие есть перспективы у рынка.

Как появился каршеринг в Санкт-Петербурге

Попытки запустить каршеринг в Петербурге начались ещё в 2014 году, но настоящего каршеринга городу пришлось ждать дольше. Первым устойчивым сервисом стал COLESA в 2015-м, а в 2016–2017 годах к нему присоединились YouDrive и Делимобиль.

Однако развитие шло медленно. Даже в 2018 году на весь город приходилось всего 1350 автомобилей и пять операторов — в три раза меньше, чем в Москве. Рост сдерживал вопрос с парковками: власти Петербурга не предоставляли каршерингу льгот на платных парковках, несмотря на аналогичные меры поддержки в Москве.

Как работал каршеринг в Петербурге в 2017–2018 гг.

В первые годы пользоваться каршерингом в Петербурге было непросто. Машин постоянно не хватало, зоны покрытия ограничивались центром, а найти доступное авто рядом казалось удачей.

В **3000–7000** АВТО

ОЦЕНИВАЛИ ЁМКОСТЬ
ПЕТЕРБУРГСКОГО РЫНКА
КАРШЕРИНГА ОПЕРАТОРЫ
В 2017 ГОДУ

60 МАШИН

КАРШЕРИНГОВ YOUDRIVE
И COLESA РАБОТАЛИ
В ПЕТЕРБУРГЕ В 2016 ГОДУ

ЕЩЁ **400**

ДОБАВИЛ ДЕЛИМОБИЛЬ
ПОСЛЕ ЗАПУСКА В 2017-М

Источник данных: [Фонтанка.ру](#), [Трушеринг](#)

Приход крупных игроков постепенно менял ситуацию, хотя до московских цифр было по-прежнему далеко.

Каршеринг в 2018 году



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

5

ЧИСЛО ОПЕРАТОРОВ

1350

КОЛИЧЕСТВО АВТОМОБИЛЕЙ



МОСКВА

15

ЧИСЛО ОПЕРАТОРОВ

6000

КОЛИЧЕСТВО АВТОМОБИЛЕЙ

Источники данных: [Фонтанка.ру](#), [Деловой Петербург](#)

Две трети сервисов закрылись: 2019 год

К 2019 году рынок каршеринга в Петербурге достиг максимального разнообразия: в городе работали девять операторов. Среди них — CAR5, CARSMILE, CARENDA, COLESA, RENTMEE, YOUDRIVE (впоследствии Ситидрайв), Делимобиль, МатрёшCAR и Яндекс Драйв.

Ещё в 2018 году компанию YouDRIVE приобрёл холдинг MAIL.RU GROUP (сейчас — VK). Позже сервис был переименован в Ситидрайв и стал одним из крупнейших игроков на рынке. Тогда же YouDRIVE начал поглощать конкурентов: CARENDA перешла под его управление, а COLESA и RENTMEE вскоре прекратили деятельность.

CAR5 закрылся в конце 2019 года из-за технических проблем и низкого качества сервиса. CARSMILE вышел из Петербурга и Тулы, сосредоточившись на работе в Липецке и Воронеже.

Выжили только сильнейшие: 2020 год

Пандемия 2020 года стала серьёзным испытанием для всей отрасли. В апреле в ряде городов, включая Москву и Петербург, был введён запрет на работу каршеринга. Нигде, кроме России, таких жёстких мер не принимали, хотя вероятность заразиться в автомобиле каршеринга была значительно ниже, чем в общественном транспорте.

Ограничения продлились более двух месяцев. Компании ежедневно теряли до 25 млн рублей, а некоторые временно перешли на доставку, чтобы удержаться на рынке.

Продолжить работу в Петербурге после пандемии смогли только три самых крупных из девяти сервисов:

- Ситидрайв (YouDrive)
- Делимобиль
- Яндекс Драйв

В 2023 году к ним присоединилась BELKACAR, планировавшая приход в Северную столицу ещё с 2018-го. А в июне 2025 года о своём запуске в Санкт-Петербурге сообщил сервис EASYDRIVE24.

Больше машин и пользователей, шире география: петербургский каршеринг сегодня

После снятия карантинных ограничений спрос на каршеринг в Петербурге резко вырос. В условиях пандемии горожане воспринимали его как более безопасную альтернативу общественному транспорту и такси. Согласно опросу Ситимобил и Ситидрайв, 79% пользователей стали пользоваться каршерингом чаще.

Рост сохраняется до сих пор: Петербург стабильно входит в число регионов с самыми высокими темпами развития каршеринга в стране.

НА 29%

ПО ИТОГАМ ЯНВАРЯ — МАЯ 2025 Г. ВЫРОС СПРОС НА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КАРШЕРИНГА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Источник данных: [Ведомости](#)

Вырос автопарк

Если в 2018 году суммарный автопарк всех операторов в Петербурге составлял около 1250 машин, то в 2025 году только у Делимобиля и BELKACAR их почти 13 тысяч — 6800 и 6000 автомобилей соответственно.

Жителям и гостям Северной столицы доступны уникальные автомобили, такие как AUDI A3, AUDI A5, AUDI A6, BMW 218i, BMW 318i, MERCEDES E200, MERCEDES GLC 300D, TANK 300, TANK 500, HONGQI H5, EXEED TXL.

Так, по данным Делимобиля, наиболее популярны:

В Экономе

Hundai Solaris



VW Polo



Rio X-Line



Chery Tiggo 4



В Комфорте

Haval Jolion



VW Tiguan



SUPREME

Toyota Camry



BMW 218i M Sport

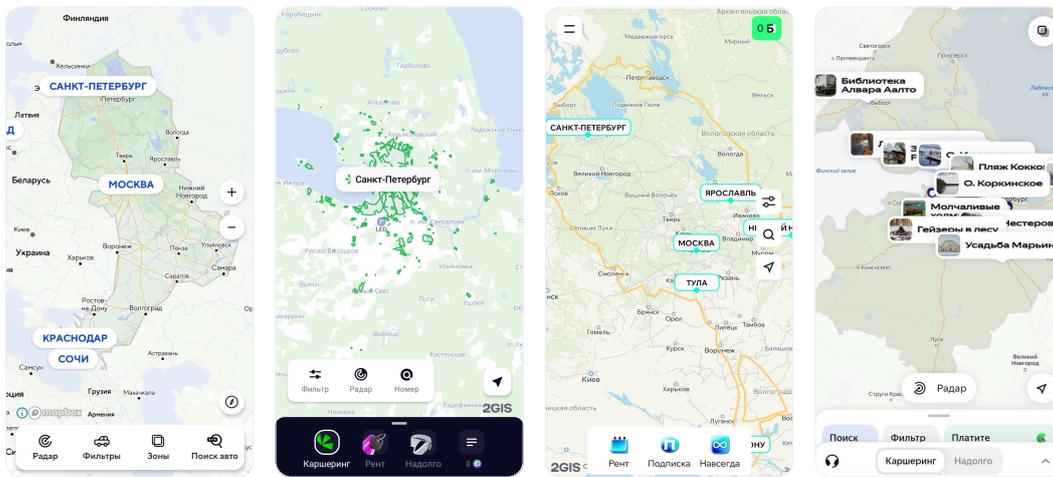


Mercedes E 200



Расширилась география

Каршеринг охватывает весь Санкт-Петербург, значительную часть Ленинградской и Новгородской областей. На арендованной машине можно доехать до Выборга, Гатчины, Шлиссельбурга, Петрозаводска, Карелии или Ладожского озера. А междугородние тарифы позволяют поехать и дальше — вплоть до Москвы, Казани и Нижнего Новгорода.



Источник данных: зоны покрытия в Яндекс Драйве, Делимобиле, Ситидрайве (за указанную зону можно уезжать на 2000 км с функцией «Радиус») и VeikaCar

Как каршеринг меняет Петербург

В Петербурге каршеринг становится всё более популярной альтернативой личному транспорту. Как и в других мегаполисах, это помогает снизить нагрузку на дороги, повисить оборачиваемость платных парковок и сократить количество вредных выбросов в атмосферу.

Снижается автомобилизация

Петербург — один из немногих крупных городов России, где уровень автомобилизации перестал расти.

294

КОЛИЧЕСТВО АВТОМОБИЛЕЙ
НА ТЫСЯЧУ ПЕТЕРБУРЖЦЕВ
В 2014 ГОДУ

289

КОЛИЧЕСТВО АВТОМОБИЛЕЙ
НА ТЫСЯЧУ ПЕТЕРБУРЖЦЕВ
В 2023 ГОДУ

Источник данных: [Росстат](#)

Это может свидетельствовать о том, что личный автомобиль теряет актуальность — горожане всё чаще пользуются каршерингом как более гибким и экономичным способом передвижения.

Жителям стало проще передвигаться

Для многих петербуржцев каршеринг стал удобной альтернативой личному автомобилю — особенно в повседневных делах и на периферии, где общественный транспорт работает нестабильно.

КАК ЧАСТО ВЫ ПОЛЬЗУЕТЕСЬ АВТОМОБИЛЕМ?

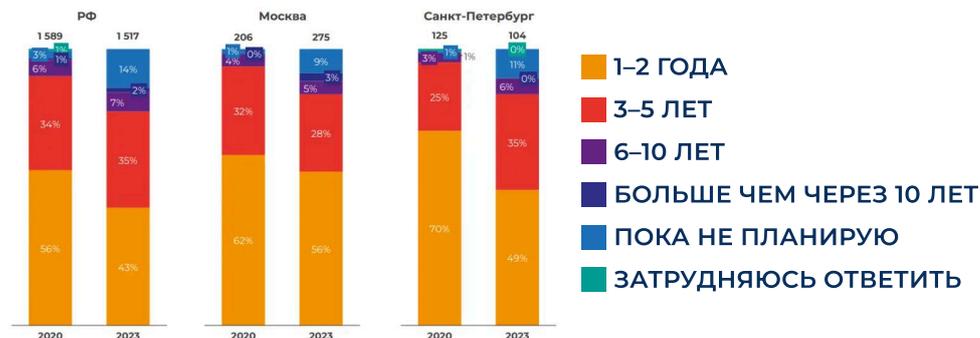
Доля респондентов в Москве и Санкт-Петербурге, часто использующих автомобиль, сокращается



Источник данных: [Исследование СберАвто и Rambler&Co 2022 года](#)

В ТЕЧЕНИЕ КАКОГО ПЕРИОДА ВЫ ПЛАНИРУЕТЕ ПРИОБРЕСТИ СЛЕДУЮЩИЙ АВТОМОБИЛЬ

Доля респондентов, планирующих приобрести автомобиль в горизонте пяти лет, снижается.



Источник данных: [Исследование СберАвто и Rambler&Co 2022 года](#)

«Для многих людей каршеринг — это мощная альтернатива личному автомобилю, возможность более гибко выстраивать свой день и подходить к решению разных житейских задач. Например, грузовой каршеринг решает очень многие вопросы».



АНТОН ШАПАРИН

вице-президент
Национального автомобильного союза

Урбанист Даниил Воронин добавляет:

«У жителей города изменились транспортные предпочтения. Кто-то либо отказался от собственного автомобиля совсем, либо использует мультимодальные поездки: общественный транспорт → каршеринг. Особенно люди, которые живут в отдалённых районах, куда хуже ходит общественный транспорт. Например, в Шушары».



ДАНИИЛ ВОРОНИН

городской проектировщик,
урбанист

Развивается внутренний туризм

Петербург также стал лидером по использованию каршеринга в туристических целях. По данным «Делового Петербурга», в 2025 году:

Спрос на длительные поездки

НА **25%** ВЫРОС
В ЯНДЕКС ДРАЙВЕ

НА **60%** ВЫРОС
В ДЕЛИМОБИЛЕ

Город занимает первое место в стране по бронированиям пакетных тарифов. Каршеринг позволяет добраться до Гатчины, Комарова, дворцов, Ладоги или даже Карелии — без необходимости владения автомобилем. Это делает путешествия доступнее как для петербуржцев, так и для туристов, стимулируя малый бизнес в регионах.

Антон Шапарин уверен, что Петербургу нужно поддерживать каршеринг как туристический транспорт, но пока для этого делается недостаточно:

«Каршеринг — это штука, которая востребована везде и всюду. И Санкт-Петербург, как одна из туристических столиц, соответственно, должен иметь такой сервис максимально активным, поддерживаемым и так далее. Потому что приезжают люди, они могут взять машину и доехать до Гатчины, дворцов, по побережью прокатиться в Комарово и так далее. Вариантов применения автомобилей очень много. И Санкт-Петербург — большой город, конечно, как туристическая столица, он должен всячески поддерживать каршеринг. Но при этом в Санкт-Петербурге системной поддержки, которая была бы характерна для такого туристического центра, такая, как в Москве организована, — такой поддержки нет. И это напрямую влияет на темпы взаимодействия».



АНТОН ШАПАРИН

вице-президент
Национального автомобильного союза

По его словам, власти часто не понимают особенностей отрасли: «Они требуют, чтобы машины были зарегистрированы в регионе. Но почти весь автопарк — лизинговый. Это технически невозможно. И это говорит о том, что чиновники просто не знают, как работает модель».

За десять лет каршеринг в Петербурге прошёл путь от нишевого сервиса с десятками машин до полноценной части городской мобильности. Сегодня он помогает жителям отказаться от личного автомобиля, делает передвижение по городу и области удобнее, а также поддерживает внутренний туризм.

Операторы продолжают развивать сервис: расширяют зоны поездок, предлагают маршруты для автопутешествий, участвуют в туристических проектах. Но без поддержки со стороны города этого недостаточно. Развитие сдерживают устаревшие регуляторные подходы и отсутствие стратегии взаимодействия.

Чтобы каршеринг стал полноценной частью транспортной системы — удобной, устойчивой и безопасной, необходима совместная работа операторов и городской администрации. В этом случае у Петербурга есть шанс реализовать весь потенциал сервисов аренды автомобилей.

Что будет с машинами в каршеринге? Мнения экспертов о локализации

Весной Минпромторг поддержал предложение ввести для каршеринга те же требования по локализации автомобилей, что и для такси. Согласно им, в парке смогут остаться только машины, соответствующие стандартам для госзакупок. Такой закон для такси уже подписан — он вступит в силу с 2026 года.

Вместе с экспертами разбираемся, как это может работать и какие изменения грозят сервисам каршеринга.

Как определяется уровень локализации

С 1 сентября 2026 года в такси разрешат использовать только автомобили с высокой степенью локализации. Это значит, что машина должна набрать минимум 3 200 баллов по системе оценки из Постановления Правительства №719.

Баллы присваиваются за каждую деталь и этап производства: чем больше сделано в РФ, тем лучше. Например, штамповка кузовных деталей даёт 300 баллов, а изготовление тормозных механизмов — 20.

Какие машины останутся в такси

Сегодня строгим требованиям локализации соответствует в основном LADA. Даже УАЗ не набирает нужного количества баллов. Остальные автомобили подходят, только если они произведены по специальным инвестконтрактам (СПИК), заключённым после марта 2022 года.

Это, например:

- «Москвич» (сборка на мощностях JAC),
- электромобили Eolute и гибриды Voyah от липецкого «Моторинвеста»,
- некоторые модели BAIC и Kaiyi от калининградского «Автотора».

Под требования не попадают белорусские GEELY и BELGEE, несмотря на то, что эти машины произведены в одной из стран Евразийского экономического союза.

По закону о локализации такси, до сентября 2025 года Минпромторг должен выпустить перечень автомобилей, разрешённых для такси, и, возможно, требования смягчатся. Об этом можно говорить на основании того, что существует перечень автомобилей, разрешённых для госзакупок. В него входят все автомобили с VIN-кодом на букву X* — в том числе те, что не попадают под требования закона о локализации для такси, например модель CITROEN.

Что это может значить для каршеринга? Мнение экспертов

Эксперты отмечают две стороны инициативы: с одной, это поможет усилить российский автопром, с другой — может негативно сказаться на затратах компаний каршеринга и опыте пользователей.

Директор по коммуникациям ГК «АВТОДОМ» и ГК «АвтоСпецЦентр» Анна Уткина отмечает, что принятие такой инициативы может стимулировать российский автопром, но резкий переход повысит затраты операторов и стоимость аренды для пользователей. Поэтому нужно внедрять нововведения поэтапно и с государственной поддержкой.

Решение обязать каршеринговые компании использовать исключительно отечественные автомобили с высоким уровнем локализации, а это значит, применение высокой доли отечественных деталей и сборка авто на территории России, может способствовать развитию внутреннего производства и повышению конкурентоспособности российских автомобилей.

Тем не менее у этого решения есть и другая сторона. Ограничение выбора автомобилей для аренды, особенно в крупных городах, где каршеринг развивается стремительно, может привести к повышению стоимости аренды авто

* VIN-код — VEHICLE IDENTIFICATION NUMBER (идентификационный номер транспортного средства по международной классификации). На X начинаются номера российских автомобилей с минимальной локализацией — например, изготовленной в РФ одной деталью.

для пользователей и уменьшению доступности услуги для конечного потребителя.

Например, с начала 2025 года жители и гости Москвы совершили более 15 млн поездок на автомобилях операторов каршеринга. Это на два миллиона больше, чем за аналогичный период 2024 года. В столице в среднем ежедневно совершается более 140 тыс. поездок на таких автомобилях.

Многие операторы уже используют авто китайских брендов, и резкий переход на локализованные автомобили повлечёт дополнительные затраты. Отметим, что за последние годы в каршеринге заметно выросла доля китайских автомобилей — около 57% авто.

Поэтапное внедрение и господдержка введения требований к локализации автомобилей может стать мощным стимулом для развития отечественного автопрома. Однако важно контролировать стоимость услуг каршеринга, чтобы сервисы аренды авто не утратили популярность.



АННА УТКИНА

Директор по коммуникациям ГК «АВТОДОМ»
и ГК «АвтоСпецЦентр»

Каршероуд Владимир Шехонский отмечает, что для госзакупок действуют гораздо более лояльные правила, а частные компании жёстко ограничены.

Что такси, что каршеринг — это частные компании, и их государство ограничило жёстче, чем само себя.

В 2023–2024 годах по всей стране массово закупались автомобили для ДПС — тысячи машин. Среди них были и HAVAL тульской сборки, которые формально не проходят по локализации. Но в законе есть оговорки: если в России не выпускается нужное по параметрам транспортное средство, можно подниматься вверх по списку. Сначала нужно смотреть на российские автомобили. Если среди них нет подходящих, разрешается закупать иностранные.

Например, если по требованиям нужна мощность 180–190 лошадиных сил, а LADA не производит ничего мощнее 140, это допустимое основание. Или если необходим полный привод — таких машин у LADA тоже нет.

Есть ещё один нюанс. По моим прикидкам, пусть и «с дивана», ежегодная потребность каршеринга в новых автомобилях для обновления парка составляет 10–15, ну максимум 20 тысяч машин в год на всех операторов по стране.

А по непроверенным данным, остатки на складах у того же АвтоВАЗа, под которого во многом и «заточена» эта инициатива, достигают примерно 100 тысяч машин. То есть ни такси, ни каршеринг не спасёт этот рынок.

Поддержка отечественного производителя должна быть, но такие законы вызовут только негатив. Остаётся надежда на Минпромторг, который может несколько смягчить инициативу своим перечнем.



ВЛАДИМИР ШЕХОНСКИЙ

Каршеровод,
в прошлом таксист

Автоблогер Никита Автоподбор подчёркивает, что на первых порах пользователи почувствуют ухудшение, так как привычные KIA и HYUNDAI заменят менее комфортные «Москвичи». Но в перспективе локализация может принести отрасли технологический рост, как это уже случилось в партнёрстве АвтоВАЗа и RENAULT.

Данную ситуацию нужно рассматривать с двух точек зрения. Первая — это точка зрения потребителя, вторая — видение отрасли.

С позиции потребителя на первичном этапе это, безусловно, минус — с точки зрения комфорта, качества и класса автомобилей, которые будут доступны в каршеринге.

Привычные модели уйдут, а их место займут преимущественно китайские или отечественные автомобили, собранные в коллаборации с Китаем. Например, «Москвич» — при всех прочих равных и ценовых преимуществах — всё же уступает по классу таким моделям, как Kia Rio X или Hyundai Creta.

Но с точки зрения отрасли я считаю, в перспективе это, конечно, плюс. Не стоит забывать о полезном опыте коллаборации АвтоВАЗа с концерном Renault. Именно благодаря ему появилась известная и уже любимая LADA Vesta. Тогда автомобили АвтоВАЗа начали оснащаться автоматическими коробками передач.

Очевидно, что любое подобное партнёрство предполагает и обмен технологиями, а для отечественного автопрома это плюс.

Если всё будет реализовано качественно и грамотно, а законодатели подойдут к этому с ориентацией на пользу для отрасли, то в перспективе ближайших пяти лет мы можем увидеть положительные результаты.



НИКИТА АВТОПОДБОР

автоблогер

Введение требований по локализации для каршеринга, как и в случае с такси, может стимулировать российский автопром, но несёт риски для рынка: сокращение выбора машин, рост цен и недовольство пользователей. Эксперты сходятся во мнении, что внедрять такие меры нужно поэтапно, с господдержкой и гибкими условиями, чтобы не навредить отрасли и пользователям.

Как каршеринги развивают культуру вождения

Водителей каршеринга часто критикуют за отсутствие культуры вождения. Якобы пользователи чаще нарушают правила, не берегут технику и создают опасные ситуации на дороге.

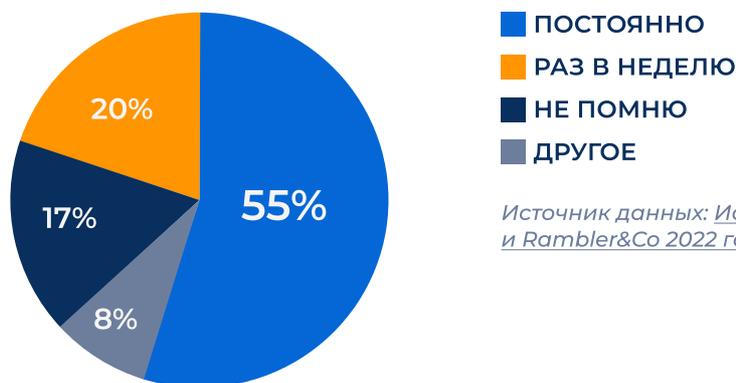
Но у большинства пользователей каршеринга есть личные автомобили. За рулём — те же самые водители, просто в другом автомобиле. При этом операторы последовательно развивают культуру вождения: внедряют рейтинги, мониторят стиль езды с помощью телематики, обучают клиентов и поощряют ответственное поведение.

Рассказываем, как каршеринги снижают аварийность и мотивируют водителей ездить аккуратно.

Почему россиян раздражают другие водители

Манера вождения других — главный стресс-фактор для россиян за рулём. Это подтверждают опросы последних лет (2022–2025): водителей раздражает, когда на дороге не включают поворотники, подрезают, нарушают правила парковки, ездят по обочине дороги.

Как часто нервничают российские водители из-за других участников дорожного движения, %



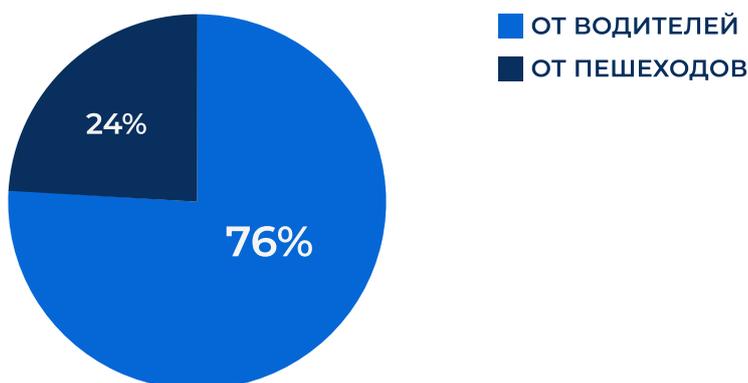
Источник данных: *Исследование СберАвто и Rambler&Co 2022 года*

Что раздражает российских водителей, %



По мнению россиян, главная опасность на дороге исходит от водителей, а самый большой источник опасности — это отвлечение на телефон и пассажиров, нетрезвые водители и лихачи.

От кого исходит главная опасность на дороге по мнению россиян, %



Главные источники опасности, %



В 2025 году по данным «Ренессанс Страхование» и сервиса «Автокод», 67% российских автомобилистов — чаще всего из Новосибирской области, Татарстана и Нижегородской области — заявили, что сталкиваются с агрессией на дороге регулярно (45%) или очень часто (22%) со стороны водителей автомобилей.

Интересно, что всё, на что жалуются водители, уже давно запрещено ПДД. Проблема не в том, что правил не хватает, а в том, что их массово игнорируют. Это признают не только сами автомобилисты, но и эксперты и чиновники — вопрос культуры вождения становится всё острее.

Что показывает статистика аварийности в каршеринге

С каждым годом аварийность в каршеринге снижается. Это подтверждают как власти, так и сервисы. Например, по данным Дептранса Москвы, в 2024 году число ДТП с арендованными машинами в столице сократилось на 17%, а в 2025 году Делимобиль отчитался о сокращении аварийности по России на 19%.

в 1,8 раза СОКРАТИЛАСЬ ЧАСТОТА ДТП В КАРШЕРИНГЕ ЗА ПЕРВЫЕ ПОЛГОДА 2025 ГОДА

По данным компании «Ренессанс Страхование»

В 2024 году в целом по стране аварийность в каршеринге возросла, хотя первые девять месяцев года показывала значительное снижение:

	<u>ЗА 12 МЕСЯЦЕВ 2023 ГОДА</u>	<u>ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2024 ГОДА</u>	<u>ЗА 12 МЕСЯЦЕВ 2024 ГОДА</u>
КОЛИЧЕСТВО АВАРИЙ С КАРШЕРИНГАМИ	-1,3%	-7,7%	+4,4%
ПОГИБШИЕ	-2,4%	-11,1%	+7,6
РАНЕНЫЕ	+3,9%	-5,4%	+5,5%

Источник данных: Научный центр безопасности дорожного движения МВД России за 12 месяцев 2023 и 2024 гг., 9 месяцев 2024 г.

Важно понимать, что это произошло на фоне быстрого роста рынка. По оценкам операторов, в 2024 году общий парк каршеринга увеличился на 17%, а количество поездок выросло ещё сильнее. Машин стало больше, пользователи стали ездить чаще и дальше, а значит, и абсолютное число ДТП закономерно выросло.

Возможно, просадка 2024 года связана с тем, что в сервисы пришло много новых водителей. Каршеринги значительно увеличили зоны покрытия, снизили возрастную планку для доступа к автомобилям. Сами операторы указывают, что возросло количество доступных автомобилей и поездок на них.

Косвенно это подтверждает региональная картина. В Москве, где сервисы работают давно и устойчиво, аварийность продолжила снижаться на 7,8% за год. А вот в регионах с относительно новым рынком — например, в Нижегородской (+64,3%) и Самарской (+40%) областях — наблюдался заметный рост.

При этом даже с учётом роста абсолютного числа ДТП последствия таких аварий нередко оказываются менее тяжёлыми, чем в среднем по дорогам страны. По данным Научного центра МВД за 2024 год, тяжесть последствий ДТП с участием каршеринга составила 5,3, что ниже, чем показатель для легкового транспорта в целом (7,8).

Показатели аварийности с участием каршеринга



Это опровергает миф о том, что «не своё — не жалко». Журнал «Мобилити» приводит ещё один показатель: при сопоставимом числе поездок аварийность в каршеринге на 25% ниже, чем в среднем по легковому транспорту. А по данным Делимобиля, нарушение скоростного режима фиксируется лишь в 1,5% аренд.

Как операторы добиваются аккуратного вождения

Культура вождения важна для операторов каршеринга прежде всего с экономической точки зрения. Неаккуратный водитель — это риск ДТП, простой автомобиля, расходы на ремонт и потеря репутации. Поэтому компании активно инвестируют в системы, которые помогают снизить аварийность и формировать ответственное поведение пользователей.

Управляют рисками с помощью системы рейтинга

У всех крупных операторов действует система оценки водителей. Она работает на основе телематики — датчиков в автомобилях, которые фиксируют резкие ускорения, торможения, повороты на высокой скорости, нарушения ПДД, неиспользование фар и стабилизации. Эти данные анализируются: на их основе строится рейтинг каждого пользователя.

После запуска такой системы в 2022 году в Яндекс Драйве удалось снизить рискованные манёвры:

РЕЗКИЕ УСКОРЕНИЯ

↓ 49%

ПОВОРОТЫ НА БОЛЬШОЙ СКОРОСТИ

↓ 29%

АГРЕССИВНЫЕ ПЕРЕСТРОЕНИЯ

↓ 31%

РЕЗКИЕ ТОРМОЖЕНИЯ

↓ 28%

В 2024 году Делимобиль сообщал, что четверть их пользователей стала ездить аккуратнее после внедрения новой системы рейтинга, оценивающей каждую поездку отдельно.

Чем выше рейтинг, тем больше привилегий. Аккуратные водители получают доступ к лучшим тарифам, бонусам и более дорогим автомобилям. Те, кто системно нарушает правила, платят больше, а в некоторых случаях получают блокировку.

Важно, что алгоритмы не только наказывают, но и предупреждают. Пользователь может получить уведомление о превышении скорости во время поездки, а после — рекомендации, как улучшить вождение. Это снижает вероятность повторных нарушений.

В скором времени телематика может начать предотвращать нарушения ещё до их возникновения. Так, в июле 2024 года Делимобиль заявил, что начал совместно с Дептрансом и НАМИ разрабатывать систему автоматического снижения скорости авто при превышении установленного в данной зоне лимита.

Проверяют пользователей в приложении

Сервисы каршеринга изначально устроены так, чтобы контролировать каждую точку взаимодействия пользователя с автомобилем. Уже на этапе регистрации сервис проверяет пользователя: требует селфи с паспортом, чтобы убедиться в подлинности данных. Перед каждой поездкой приложение может запрашивать повторное фото из салона — без него аренда не начнётся. Это позволяет исключить использование подставных аккаунтов и снизить риски вождения посторонними лицами. Некоторые сервисы также вводят тесты на проверку реакции в ночное время, чтобы отсеивать нетрезвых водителей.

Следят за состоянием машин

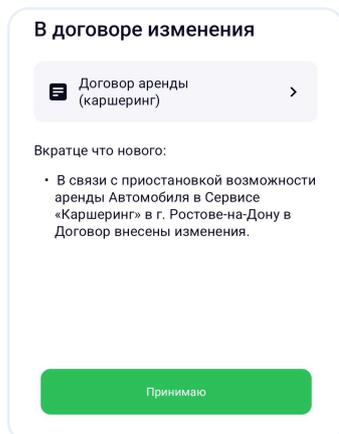
Каршеринговые автомобили используются интенсивнее, чем частные и требуют другого подхода к обслуживанию. Операторы регулярно обновляют автопарк, делая ставку на современные модели с расширенными системами безопасности.

Каждая машина проходит техническое обслуживание по регламенту. Дополнительно телематика мониторит состояние системы, а пользователи могут оперативно сообщать о неисправностях через приложение. Это позволяет вовремя устранять проблемы и поддерживать надёжность парка, что важно как для безопасности, так и для устойчивой работы сервиса.

Вводят обучающие элементы в приложении

Каршеринги не ограничиваются регистрацией и проверками селфи: сервисы напоминают пользователям правила вождения и пользования арендой. Это особенно важно в условиях, когда автомобили берут как опытные водители, так и новички с минимальной практикой.

Дают инструкцию и рассказывают новости



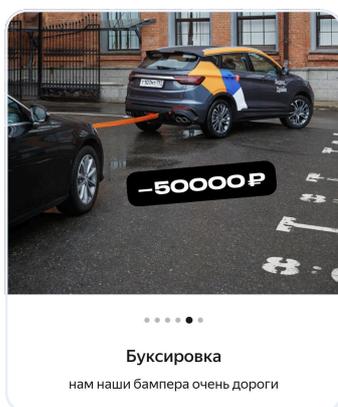
Знакомство с приложением начинается с краткой инструкции: как пользоваться сервисом, где парковаться, что считается нарушением. Все важные сообщения появляются при входе — например, в Ситидрайве сразу открываются последние новости.

Напоминают правила вождения



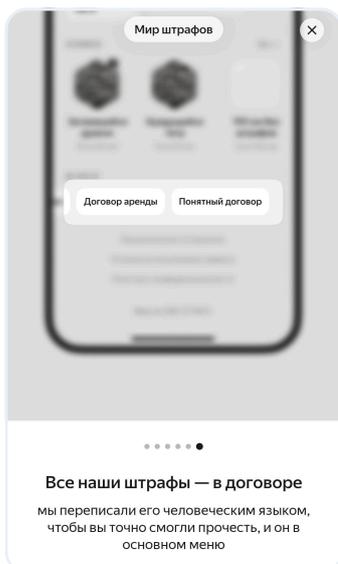
Также водитель может освежить правила в памяти или разобраться в неочевидной ситуации в любое время в приложении. Например, в Делимобиле советы оформлены в формате сторис, как в соцсетях. Часть карточек сделана в виде тестов, чтобы пользователь мог быстро проверить себя в конкретной ситуации.

Предупреждают о штрафах



У Яндекс Драйва советы по вождению и использованию сервиса собраны в разделе «Про Драйв», а также публикуются в виде баннеров на главной странице. Это позволяет напоминать правила регулярно.

Объясняют детали договора



Чтобы пользователям было проще понять нюансы договора, Ситидрайв сделал краткую выжимку из него, которую можно почитать [на сайте](#).

Контент в приложении становится важным элементом саморегуляции: он помогает пользователю быстрее ориентироваться в правилах и делает поведение более предсказуемым — как для сервиса, так и для города.

Сотрудничают с автошколами

Автошколы во многом определяют то, как будущий водитель будет себя вести на дорогах. Каршеринги делают с ними совместные проекты, предлагая пользователям разобраться, как пользоваться каршерингом правильно, и развивать навыки вождения.

ещё в 2020 году

в рамках тестирования снижения возраста доступа к сервису до 18 лет Делимобиль сотрудничал с автошколами по всей России. В рамках проекта по всей стране проводились видеолекции и мастер-классы: молодых водителей знакомили с правилами пользования каршерингом и давали возможность потренироваться за рулём.

в 2023 году

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

в 2024 году

VELKASAR проводила совместные курсы с автошколой VASIN DRIVING SCHOOL, основанной Заслуженным мастером спорта, обладателем Кубка Европы по ралли Евгением Васиным. Теорию публиковали в соцсетях, а практические занятия проводили на автомобилях Audi A5 с профессиональными тренерами.

в 2025 году

С той же автошколой начал сотрудничать Ситидрайв, предлагая повысить уровень своего водительского мастерства и научиться быть готовым к неожиданным ситуациям. Новый курс включает упражнения по контраварийному вождению на автомобилях GAC GS3 — включая резкое торможение и «лосиный тест». Также Ситидрайв сотрудничает с центром образования «Аврора» и «Автошколой Онлайн»: распространяет обучающие материалы в автомобилях и выдаёт промокоды тем, кто успешно сдал экзамены.

Совместные проекты с автошколами помогают повысить осведомлённость пользователей и снизить риски ДТП за счёт более качественной подготовки водителей — особенно начинающих.

Проводят кампании в соцсетях

Каршеринги активно используют соцсети для продвижения безопасного поведения за рулём. Посты и короткие видео объясняют, как правильно парковаться, что влияет на рейтинг, за что начисляются штрафы и какие бонусы получают аккуратные водители. Такой формат помогает регулярно напоминать правила в непринуждённой и понятной форме.



Темы охватывают не только ПДД, но и неочевидные правила.

Например, Ситидрайв выложил [статью](#) о безопасном взаимодействии с мотоциклистами. А ВелкаСАР опубликовала [видеоинструкции](#) о том, как вести себя культурно в арендованном автомобиле — от регулировки климата до уборки за собой.

Используют игровые механики

Дополнительно операторы используют игровые механики. В 2022 году Ситидрайв предложил подписчикам ТЕЛЕГРАМ пройти [тест по ПДД](#). В 2024 году ВелкаСАР и проект «Другое Дело» (часть платформы «Россия — страна возможностей») запустили во «ВКонтакте» [серию заданий](#) с баллами и призами за освоение правил аренды и вождения.

Более масштабный формат предложил Делимобиль: вместе с агентством VENERA-METaverse он разработал образовательную локацию в Rovlox для детей. Пользователи осваивали ПДД и правила аренды, а за езду без нарушений получали игровые награды, которые могли передать родителям-каршероведам. Такой формат одновременно выполняет обучающую и профилактическую функцию — ещё до того, как ребёнок стал водителем.

Так соцсети и игровые форматы помогают доносить правила в понятной форме и формируют у водителей привычку ездить аккуратно.

Кто помогает каршерингам формировать культуру вождения

Культура и безопасность на дорогах зависят не только от операторов. В этом участвуют и государственные структуры, водители и пешеходы. Например, сообщая о нарушениях ПДД другими участниками движения и других помехах движению в ГИБДД. Число таких обращений растёт ежегодно.

В 2024 году люди сообщали о движении транспортных средств и пешеходов, создающих угрозу безопасности (почти 118 тысяч обращений), о плохом состоянии дорог (28,8 тысячи), технически неисправных машинах и других помехах движению (24,3 тысячи). О нарушениях правил перевозки детей сообщили более пяти тысяч раз.

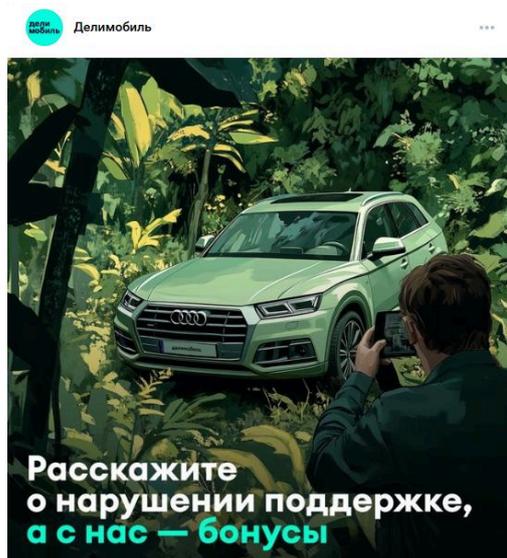
1,3 млн нарушений

ПРЕСЕКЛИ СОТРУДНИКИ
ИНСПЕКЦИИ БЛАГОДАРЯ
ОБРАЩЕНИЯМ
ОТ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ
ОБЩЕСТВЕННОСТИ

на 28,5%

БОЛЬШЕ ЗАЯВЛЕНИЙ БЫЛИ
ПОДКРЕПЛЕНЫ ФОТО
ИЛИ ВИДЕО

Источник данных: [Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2024 году](#)



Власти на местах стимулируют граждан жаловаться на плохое поведение водителей с помощью денежных вознаграждений, бонусов, билетов в театр или зоопарк. Подобные меры приняты более чем в десяти субъектах РФ.

Каршеринги тоже подключаются: например, Делимобиль запустил акцию «Фотоохота», в рамках которой пользователи получают баллы за фиксацию нарушений с участием автомобилей сервиса.

Вывод: формировать культуру вождения можно только совместно. Операторы создают инструменты и правила, власти поддерживают контроль и стимулируют обратную связь, а пользователи становятся активными участниками процесса, а не просто потребителями сервиса.

Спрос взлетает до 80%: почему россияне всё чаще ездят отдыхать на каршеринге

Спрос на междугородние поездки в каршеринге продолжает расти. Всё больше россиян арендует автомобили для путешествий внутри страны — особенно в длинные выходные, когда можно устроить небольшой отпуск на несколько дней.

Разбираемся, как каршеринг становится частью туристической инфраструктуры, какие маршруты выбирают россияне и как операторы поддерживают этот тренд.

около **92 млн**
ПОЕЗДОК СОВЕРШИЛИ ТУРИСТЫ
ПО РОССИИ В 2024 ГОДУ

это на **10%**
БОЛЬШЕ, ЧЕМ В ПРОШЛОМ ГОДУ

26 млн
ПОЕЗДОК ИЗ НИХ —
НА АВТОМОБИЛЯХ

Россияне всё чаще путешествуют на автомобиле

Майские праздники — один из ярких примеров растущего интереса к автотуризму. Согласно исследованию сервиса ONETWOTRIP, больше половины россиян заявили, что в майские выходные предпочитают путешествовать по России. При этом более 28% таких поездок они совершают на автомобилях — как личных, так и арендованных.

В длинные выходные 2025 года, по опросу Ситидрайва и Самоката, 60% автолюбителей из крупнейших городов (Москвы, Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Нижнего Новгорода, Сочи, Краснодар и Ростова-на-Дону) выбирались в автопутешествия. Для сравнения: в мае 2023-го таких было 49% (данные Российского союза туриндустрии).

На этом фоне растёт интерес к каршерингу как к альтернативе личному транспорту: количество пользователей и поездок, время аренды увеличиваются в разных городах присутствия операторов.

до **80%**

МОЖЕТ ВЫРАСТАТЬ СПРОС НА КАРШЕРИНГ В МАЙСКИЕ ПРАЗДНИКИ
НА РАЗНЫХ ТАРИФАХ У РАЗНЫХ ОПЕРАТОРОВ

Источник данных: [ТАСС](#), [Трушеринг](#)

Каршеринг в майские праздники в 2025 году в сравнении с 2024-м



МОСКВА



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

на **22%**

БОЛЬШЕ АРЕНД СОВЕРШИЛИ
МОСКВИЧИ В ДЕЛИМОБИЛЕ

на **7%**

УВЕЛИЧИЛОСЬ КОЛИЧЕСТВО
ПОЕЗДОК НА СИТИДРАЙВЕ

на **35%**

УВЕЛИЧИЛАСЬ СРЕДНЯЯ
ДАЛЬНОСТЬ ИХ ПОЕЗДОК

на **19%**

ВЫРОСЛО КОЛИЧЕСТВО
ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ СЕРВИСА
В ГОРОДЕ

Источники данных: [агентство «Москва»](#), [Ситидрайв](#)

Почему всё больше людей выбирает каршеринг для путешествий

Из-за удобства и финансовой выгоды. Росту каршеринга в туристическом секторе способствуют:

- увеличение расходов на покупку и содержание личного автомобиля;
- подорожание стоимости услуг такси;
- расширение доступных зон для поездок на каршеринге и количества автомобилей;
- возможность ехать на каршеринге может быть дешевле и комфортнее, чем на автобусе, поезде или самолёте.

Влияние каршеринга на внутренний туризм подчёркивает Сергей Лобарев, президент Общенациональной ассоциации автотуризма и караванинга, член экспертного совета Госдумы по туризму:

«Автотуризм предоставляет свободу передвижения и возможность самостоятельно планировать маршруты — без расписаний и ограничений.»

Каршеринг решает проблему отсутствия личного автомобиля, позволяя арендовать машину без необходимости заботиться о её заправке, обслуживании и страховке. Это делает путешествия более доступными и экономичными.

Кроме того, каршеринг предлагает гибкие тарифы и удобные условия для дальних поездок, что особенно актуально в условиях растущего спроса на внутренний туризм.

В результате всё больше людей выбирает автотуризм как способ открыть для себя Россию, наслаждаясь комфортом независимо от наличия собственного автомобиля.»

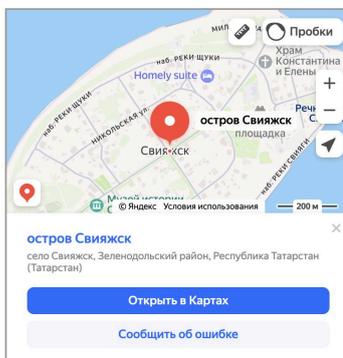
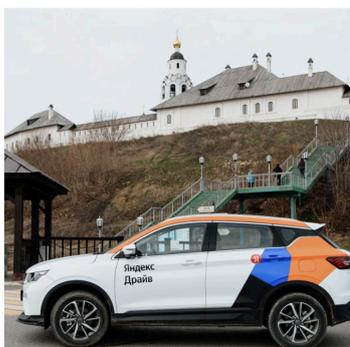


СЕРГЕЙ ЛОБАРЕВ

президент Общенациональной ассоциации автотуризма и караванинга

Как каршеринги стимулируют пользователей путешествовать

Каршеринговые сервисы активно поддерживают интерес к туристическим поездкам.



Готовый маршрут из Казани до острова Свияжска от Яндекс Драйва, издания «Инде» и компании «Казань глазами инженера».

Источник: [Инде](#)

Они запускают специальные тарифы, предлагают готовые маршруты, отмечают на картах достопримечательности и интересные события, сотрудничают с туристической индустрией и расширяют зоны завершения аренды — особенно накануне длинных выходных.

Так, в 2025 году:

 **ДЕЛИМОБИЛЬ**

Делимобиль запустил тариф «Межгород», по которому машину можно взять в одном городе, а оставить — в другом. Также оператор открыл новые зоны завершения аренды в Подмосковье и Ленобласти и начал приём заявок от пользователей на дальнейшее расширение.

 **СИТИДРАЙВ**

Ситидрайв добавил несколько десятков зелёных зон в ближнем Подмосковье, включая районы у станций МЦД.

 **ВЕЛКАСАР**

ВЕЛКАСАР расширяет зону поездок на время длинных выходных.

 **ЯНДЕКС ДРАЙВ**

Яндекс Драйв в июне открыл 20 новых точек завершения аренды в Москве, Санкт-Петербурге, Казани и Сочи.

Куда ездят отдыхать на каршеринге и на чём

В среднем для путешествий автомобиль каршеринга берут на 3–5 дней — и не только приезжие туристы, но и местные жители, которые хотят исследовать родной регион.

Междугородние маршруты

О предпочтениях пользователей можно судить по данным за майские праздники. Согласно данным операторов, в 2025 году по-прежнему популярны классические маршруты:

- Москва — Санкт-Петербург
- Санкт-Петербург — Москва
- Москва — Сочи

Но всё заметнее становятся поездки и в другие крупные города:

- Казань
- Самара
- Нижний Новгород
- Екатеринбург

В том числе это связано с расширением географии: например, в 2024 году у Ситидрайва нельзя было завершить аренду в Екатеринбурге, Нижнем Новгороде, Ростове-на-Дону и Краснодаре. А теперь сервис запустился в этих регионах.

Короткие поездки

В коротких поездках тоже заметны устойчивые направления.

Из Москвы:

- Подмосковье
- Тверь
- Города Золотого кольца

Из Санкт-Петербурга:

- Выборг
- Великий Новгород
- Сортавала

Мультимодальные поездки

Особой популярностью у россиян пользуются маршруты от и до транспортных хабов, в первую очередь аэропортов. Каршеринг удобен тем, что позволяет не подстраиваться под расписание аэроэкспресса и ехать напрямую, без пересадок — особенно если большой компанией или с багажом.

на 45%

выросло число поездок в делимобиле в Шереметьево и Внуково в майские праздники по сравнению с прошлым годом

Какие машины берут на отдых

Среди путешествующих каршероверов заметно выше спрос на вместительные и универсальные модели. В лидерах — кроссоверы и компактные внедорожники, подходящие как для междугородних поездок, так и для маршрутов выходного дня.

Самые востребованные модели в 2025 году:

- JETTA VS5
- KIA Rio X-Line
- Haval Jolion
- Geely Coolray
- Chery Tiggo 4
- Chery Tiggo 7
- Geely Emgrand 7
- Geely Monjaro
- Changan UNI-V
- GAC GS3
- Jaecoo J7

Как каршеринг влияет на развитие туристической индустрии

Каршеринг уже стал элементом транспортной инфраструктуры. Особенно важен сервис для крупных городов и популярных туристических направлений. Он делает поездки по стране проще, доступнее и привлекательнее для путешественников.

«Доступность каршеринга может способствовать увеличению туристического потока, так как путешественники чувствуют себя более уверенно, зная, что могут легко перемещаться по региону».



СЕРГЕЙ ЛОБАРЕВ

президент Общенациональной ассоциации
автомобильного туризма и караванинга

Рост автотуризма стимулирует развитие малого бизнеса в туристических точках: кафе, гостиниц, сервисных точек. Но чтобы этот эффект сработал, нужна поддержка на уровне инфраструктуры.

А именно нужны:

- парковки (особенно вблизи аэропортов и вокзалов);
- продуманные маршруты для поездок на арендованных машинах;
- удобные пересадки на другие виды транспорта;
- качественный придорожный сервис.

По словам Лобарева, запрос на развитие каршеринга уже формируется в Тверской области, Алтайском крае и Новосибирске.

Государственная поддержка тоже есть: в 2023 году утверждена «Концепция развития автотуризма в России до 2035 года». В рамках стратегии уже создаются маршруты для автопутешественников и планируется улучшение транспортной инфраструктуры.

Всё вместе это, как считает Сергей Лобарев, делает будущее автопутешествий в России многообещающим. Туристы смогут легко комбинировать различные виды транспорта, а каршеринг станет важным инструментом для исследования регионов, что ещё больше подстегнёт интерес к внутреннему туризму.

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».

КИКШЕРИНГ

АРЕНДА

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

КОМПЕНСАЦИЯ

ДЕНЬГИ

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

Существует также компенсация за заправку топлива и омывающей жидкости, а ещё за мойку машины.

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

КЕШБЭК ДЕНЬГИ

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

КУАРКОД (QR-КОД) АРЕНДА

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

МЕТОДЫ ИДЕНТИФИКАЦИИ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТЬ

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

НОМЕРНОЙ ЗНАК БЕЗОПАСНОСТЬ

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

ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ

БЕЗОПАСНОСТЬ

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

ОГРАНИЧЕНИЯ ДОПУСКА

БЕЗОПАСНОСТЬ

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

1 ВОЗРАСТ

Операторы каршеринга и кикшеринга устанавливают минимальный возраст для доступа к своим услугам. Арендовать транспортное средство можно с 18 лет, однако некоторые компании, например Яндекс Драйв, требуют возраст от 21 года.

2 ВОДИТЕЛЬСКИЙ СТАЖ

Так, аренда каршерингов Яндекс.Драйв и ВЕЛКАСАР 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