

ВЫПУСК #9

# МОБИЛИТИ

ЖУРНАЛ О НОВОЙ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ В РОССИИ

БЕЗОПАСНОСТЬ  
КАРШЕРИНГ  
КИКШЕРИНГ  
ИНФРАСТРУКТУРА  
АНАЛИТИКА



## О чём этот выпуск

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

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

Добро пожаловать в девятый 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

**АНАСТАСИЯ ПОДЛЕСНЫХ**

корректор

**АНАСТАСИЯ НЕКРАСОВА**

дизайнер, иллюстратор

# Содержание

## Ключевые выводы

4 ..... Главное в этом выпуске

## Кикшеринг

7 ..... Средняя скорость автобусов  
в миллионниках России — 20–26 км/ч  
ИССЛЕДОВАНИЕ С 2ГИС

12 ..... Поездок больше, средний чек меньше.  
Как меняется рынок кикшеринга?  
АНАЛИТИКА

14 ..... Запретить и зарегулировать [электросамокаты и каршеринг].  
История ходит по кругу  
КОЛОНКА ЭКСПЕРТА

## Каршеринг

23 ..... B2B-каршеринг: как операторы взаимодействуют  
с бизнесом, и кому это выгодно  
КАК ЭТО РАБОТАЕТ

29 ..... Как электромобили приживаются в России  
КАК ЭТО РАБОТАЕТ

## Словарь

38 ..... Основные понятия

# Главное в этом выпуске

## Кикшеринг

### 94% ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ

используют самокат как транспорт — чтобы добраться до нужной точки, а не просто покататься

*По данным исследования [Яндекс Go](#)*

### 400+ ШКОЛ ЭЛЕКТРОВОЖДЕНИЯ

провел кикшеринг Whoosh за время своей работы с 2021 года

## Главные новости за сентябрь 2025 года

- Whoosh подвёл операционные итоги за восемь месяцев 2025 года.
- МТС Юрент представил финансовые показатели за первое полугодие 2025 — сервис стал лидером в России и республике Беларусь.
- МТС Юрент начал тестировать электровелосипеды 2.0 в Москве.
- В Челябинске операторы Whoosh, МТС Юрент и Яндекс Go совместно нанесли разметку для более 1000 парковочных мест.

# Каршеринг

на **53%**

вырос спрос на каршеринг для бизнеса  
за первые шесть месяцев 2025

*По данным исследования Делимобиля*

## Главные новости за сентябрь 2025 года

- Делимобиль запустил аренду через веб-сайт и отметил юбилей. За 10 лет работы автопарк вырос со 100 машин до 31 тысячи, а пользователи провели за рулём 10 млрд минут.
- Ситидрайв добавил поиск машин по фото и просмотр других авто на карте во время действующей аренды. Также запустил акцию по перегону машин из Москвы в Петербург.
- Яндекс Драйв анонсировал выход сразу в три города — Тюмень, Ижевск и Нижний Новгород.
- Дептранс Москвы рассказал, зачем нужна верификация в каршеринге и как её пройти.

# 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



**ИЛЬЯ АБРОСИМОВ**  
технический директор  
проекта «Мобилитика»



**ЮРИЙ НИКОЛАЕВ**  
издатель журнала  
Мобилити

## Партнёр раздела



**АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ**  
экспертиза по безопасности  
кикшеринга

# Средняя скорость автобусов в миллионниках России — 20—26 км/ч

По данным исследования журнала Мобилити на основе данных сервиса 2ГИС, наземный городской транспорт в крупнейших городах России движется со средней скоростью всего 20–26 км/ч. Такая скорость складывается с учетом остановок и дорожно-транспортной обстановки.

**33 км/ч***Города***МОСКВА****25—26 км/ч***Города***ВОЛГОГРАД, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, УФА, КАЗАНЬ,  
ПЕРМЬ, САМАРА****20—24 км/ч***Города***НОВОСИБИРСК, ВОРОНЕЖ, ОМСК, КРАСНОЯРСК,  
КРАСНОДАР, ЧЕЛЯБИНСК, РОСТОВ-НА-ДОНУ,  
КРАСНОДАР, НИЖНИЙ НОВГОРОД, ЕКАТЕРИНБУРГ**

Средняя скорость движения городского транспорта рассчитана на основе данных 2ГИС о среднем времени поездки и протяжённости маршрутов. Скорость получили, разделив длину маршрута на время поездки. В выборке учитывался только наземный транспорт, доступный в конкретном городе: автобусы, трамваи, маршрутки и троллейбусы.

## Почему в Москве городской транспорт быстрее, чем в других городах?

*В Москве есть выделенные полосы для городского транспорта и обособленные трамвайные пути. Поэтому здесь самая высокая скорость — порядка 33 км/ч.*

*Но дело не только в выделенных полосах. Важную роль играют отдельные фазы светофоров, те же «вафельницы» — специальные разметки с жёлтой сеткой, которые позволяют автобусам перестраиваться или поворачивать без лишних задержек.*

*А еще чтобы оптимизировать работу городского транспорта, недостаточно просто нарисовать выделенки, как в Москве. Нужно постоянно анализировать его движение и регулярно устранять узкие места, приводить транспортные узлы в порядок.*

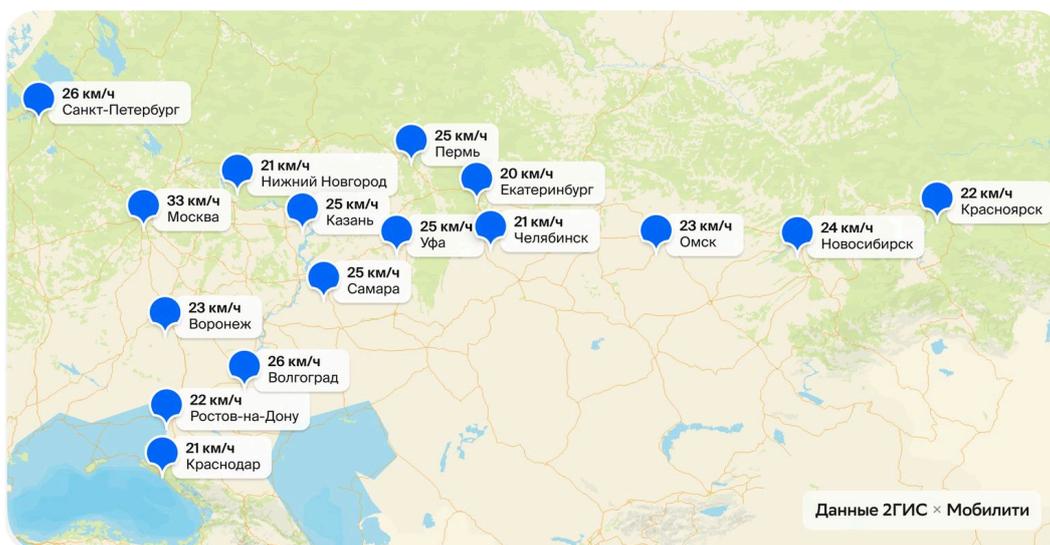


**ИЛЬЯ АБРОСИМОВ**  
технический директор  
проекта «Мобилитика»

## Почему городской транспорт едет медленно?

Эксперт Илья Абросимов отмечает, что даже статистика в 20—25 км/ч для городского транспорта может быть слишком оптимистичной.

**Средняя скорость наземного общественного транспорта в городах-миллионниках**



Средняя скорость автобусов в 20—25 км/ч выглядит даже завышенной. Например, в Санкт-Петербурге маршрут автобуса № 1 «Крестьянский переулок — Морской вокзал» составляет 14 километров. От первой до последней остановки он едет 73 минуты. Это всего около 11 км/ч.

Автобус не только едет, но и стоит на каждой остановке, а посадка и высадка пассажиров занимают от двух до пяти минут. В итоге реальная скорость оказывается не выше, а иногда даже значительно ниже заявленных 25 км/ч.



**ИЛЬЯ АБРОСИМОВ**

технический директор  
проекта «Мобилитика»

### Сравнение средней скорости пешехода и городского транспорта



**ГОРОДСКОЙ  
ТРАНСПОРТ**

от 20 до 26 км/ч

Фактическая скорость маршрута  
с учётом остановок

*По данным Мобилити и 2ГИС*



**ВЕЛОСИПЕД**

от 12 до 19 км/ч

В зависимости от навыков и выносливости  
велосипедиста

*По данным сайта [Velostars](#)*



**АРЕНДНЫЙ  
САМОКАТ**

от 12 до 15 км/ч

В «медленных зонах» скорость снижается  
до 10 км/ч. Максимальная скорость  
ограничена 25 км/ч

*По данным операторов кикшеринга*

Получается, что городской транспорт с учётом всех остановок, пробок и пересадок едет довольно медленно. Его реальная скорость оказывается сопоставимой с микромобильным транспортом — самокатами и велосипедами, которые при этом дают больше гибкости и позволяют ехать без задержек.

# Самокаты и велосипеды — конкуренты городского транспорта?

Самокаты и велосипеды не конкурируют с автобусами или метро, а дополняют систему городского транспорта. Возможность быстро и удобно добираться до нужного места повышает мобильность и комфорт горожан. Городской транспорт в классическом понимании никуда не денется: это дешево и позволяет перевозить большое количество пассажиров разом.

**70 человек в автобусе, на велосипедах и личных авто**



Тем не менее при развитой инфраструктуре — велодорожках, парковках и безопасных зонах движения — микромобильный транспорт (как велосипеды, так и самокаты) становится полноценной частью городской транспортной системы.

Илья Абросимов, технический директор проекта «Мобилитика», выделяет несколько преимуществ СИМ и велосипедов перед городским транспортом:

## ○ КОМФОРТ

Не нужно тесниться с другими пассажирами. Никакой борьбы за место, посторонних запахов или шумов.

## ○ СТАРТ ПРЯМО ОТ ДОМА

Если ехать на автобусе, до остановки приходится идти не условные 500 метров по карте, а все 700—800, если учитывать пешеходные переходы. На конечной точке снова придётся идти пешком.

## ○ НЕТ ОСТАНОВОК

У самокатов, велосипедов и средств индивидуальной мобильности нет обязательных остановок, в отличие от автобусов и троллейбусов. Поэтому на фоне каждой автобусной остановки их преимущество только усиливается. Особенно заметно это в центре города, где перегруженные узлы, посадка и высадка пассажиров, выезд из кармана и перестроения отнимают массу времени. СИМы и велосипеды в это время просто продолжают движение.

## ○ БЕЗ ОЖИДАНИЯ

В среднем интервал движения автобуса может быть заявлен в 10 минут, но в час пик задержка легко растягивается до 15. Это так называемый «парадокс ожидания»: фактически на остановке вы проводите полтора интервала.

*Автомобили решают те же проблемы, но становятся всё дороже. На мой взгляд, постепенно жители городов, особенно молодёжь, будут предпочитать инвестировать в более просторную квартиру и ипотеку, а не откладывать по 2—3 млн рублей на автомобиль.*

*Поэтому да, велосипед — это класс, чуть менее класс — средства индивидуальной мобильности. Но в целом это всё круто и отличная альтернатива городскому транспорту.*



**ИЛЬЯ АБРОСИМОВ**

технический директор  
проекта [«Мобилитика»](#)

Транспортная система становится по-настоящему удобной тогда, когда горожане сами выбирают, на чем им ехать. Автобусы, маршрутки, трамваи, метро, велосипеды, арендные самокаты или каршеринг — не конкуренты, а части единой системы.

*2ГИС — подробный справочник с картами городов и навигатор. Геосервис не только помогает ориентироваться в городе, но и знает время работы и контакты организаций, поможет найти вход в компанию или подъезд. Навигатор 2ГИС построит оптимальные маршруты на городском транспорте или автомобиле, велосипеде или самокате, а также подскажет все дорожки и калитки на пешеходных маршрутах. Карты 2ГИС доступны на сайте [2gis.ru](#), а также в мобильном приложении для iOS и Android.*

# Поездок больше, средний чек меньше. Как меняется рынок кикшеринга?

По данным сервиса моментальных платежей Т-РАУ от Т-Банка, во втором квартале 2025 года пользователи потратили на поездки в сервисах кикшеринга на 5% меньше, чем за тот же период прошлого года.

Рассказываем, что на самом деле стоит за падением среднего чека и как меняется поведение людей на самокатах.

## Почему средний чек падает, а спрос растёт

Средний чек снижается, потому что самокаты всё чаще берут для коротких поездок — до метро или офиса. Такие маршруты занимают около 10 минут и стоят дешевле долгих развлекательных прогулок.

**81% ПЕЕЗДОК В 2025 ГОДУ  
СОВЕРШАЕТСЯ ПО ТРАНСПОРТНОМУ СЦЕНАРИЮ**

*Данные МТС Юрент, Whoosh и Яндекс Go*

При этом спрос на кикшеринг растёт: в первом полугодии 2025 года пользователи совершили на 850 тыс. поездок больше, чем за аналогичный период 2024-го. На динамику спроса ещё повлияли:

- холодная весна в Центральной России;
- перебои мобильного интернета в 2025 году;
- общее снижение потребительской активности.

Кроме того, сейчас у всех операторов есть абонементы, с которыми поездки становятся ещё дешевле из-за различных опций — например, бесплатного старта.

# Почему рост транспортного сценария — это положительный тренд

В случае кикшеринга снижение среднего чека показывает, что транспортный сценарий закрепляется, а отрасль взрослеет. Это логичный этап развития.

По данным Яндекс GO, первая поездка часто бывает развлекательной — так происходит в 43% случаев. Но дальше привычки меняются. К 10-й поездке доля развлекательных маршрутов сокращается до 25%, а к 30-й — до 20%.

# Запретить и зарегулировать [электросамокаты и каршеринг]. История ходит по кругу

**ЮРИЙ НИКОЛАЕВ**

издатель журнала  
«Мобилити»

*Где лгут и себе, и друг другу, и память не служит уму, история ходит по кругу из крови — по грязи — во тьму.*

*«Гарики на каждый день», Игорь Губерман, 1992*

*История ходит по кругу — именно эта фраза крутится в голове, когда я смотрю на то, что сейчас происходит с электросамокатами в России. Не в первый раз общество в страхе перед очередным технологическим сдвигом начинает вибрировать.*

## История технологий — это история запретов

В истории есть много примеров, когда корпоративное лобби, консервативная или излишне осторожная политика и неверно сформированное общественное мнение тормозили технологический прогресс, а иногда и убивали целые отрасли в зародыше.

Автопром, электромобили, биотопливо, синтетическое топливо, переменный ток, антибиотики, вакцины, печатные машинки и даже персональные компьютеры. Вот лишь небольшой список фундаментально важных для нас сегодня отраслей, которые встречали политическое, картельно-монопольное и/или общественное сопротивление. Часть из них так и остались эмбрионами, часть затормозились в развитии, потеряв драгоценное время.

### Каноничный пример — RED FLAG Акт 1865 года в Великобритании

Автомобиль обязан был двигаться со скоростью не более двух миль в час, а перед ним на расстоянии 50 метров шёл человек с красным флагом.



Источник: [medium.com](https://medium.com)

### Другой пример — Швейцария

В кантоне Граубюнден с 1900 по 1925 год автомобили были полностью запрещены. Пока другие страны строили автобаны и развивали промышленность, жители четверть века продолжали ходить пешком и ездить верхом.



Источник: [blog.nationalmuseum.ch](https://blog.nationalmuseum.ch)

На фотографии из Государственного архива Граубюндена автомобиль тащат лошади через деревню SCUOL-TARASP (1909) — классический кадр, которым иллюстрируют кантональный запрет на автомобили.

Нет-нет, не подумайте, что я сравниваю транспортный шеринг с антибиотиками или персональными компьютерами. Я в целом нахожусь в здравом рассудке. Даже если очень постараться — подогнать все факты, включить фантазию и придумать новые, — ничего не выйдет: масштаб влияния на человечество несопоставим. Но **620 миллионов километров**, которые проехали пользователи шеринговых электросамокатов в России в 2024 году, о чём-то да должны говорить.

## Отрицание, гнев, торг, депрессия, принятие и диффузия инноваций

Почему отдельные люди и целые группы искренне, без внешнего давления или финансирования надевают шапочки из фольги и вступают в эпическую битву с вышками 5G? Есть две классические модели.

## Пять стадий принятия неизбежного

ЭЛИЗАБЕТ КЮБЛЕР-РОСС (1969)

Отрицание, гнев, торг, депрессия, принятие. Сначала она описывала реакцию на личные кризисы, но модель хорошо объясняет и социальные перемены.



Наблюдая за тем, что происходит сейчас, можно сделать вывод — часть общества находится в острой фазе перехода между гневом и торгом, желая либо полностью запретить сервисы, либо максимально их ограничить. Мы (не конкретно мы, а человечество в целом) уже не раз проходили аналогичный виток истории.

## Теория диффузии инноваций

ЭВЕРЕТТА РОДЖЕРСА (1962)

Инноваторы, ранние последователи, раннее большинство, позднее большинство, отстающие. Эта модель учитывает статус, возраст, доступ к информации и уровень доверия к источникам.



## 2,5% — первые инноваторы

Часто молоды, с высоким доступом к информации, мобильны, любят пробовать новое ради эксперимента.

*Например, в мае 2018 года в России запустились первые кикшеринги — Делисамокат и YOUDRIVE LITE. Это комментарий одного из первых пользователей.*



Станислав Пототский 🍌

Тестанул юд лайт, все круто, но 1) дорого, трубная-тверская 75 руб 2) нелогично расположены велопарковки- они должны быть около метро

25 мая 2018 Ответить Поделиться

## 13,5% — ранние последователи

Уважаемые лидеры мнений, принимают инновации осознанно, формируют пример для других.

*В 2020 году медиаменеджер и блогер Никита Лихачёв одним из первых поддержал развитие микромобильности.*

Радиорубка Лихачёва

Самокаты в «Ситимобиле» — официально.

Респект. Первыми встроили в приложение такси дополнительный транспорт для микромобильности.

[t.me/niketasfm/1306](https://t.me/niketasfm/1306)

3.19K 👁

Aug 4, 2020 at 10:36

## 34% — раннее большинство

Более осторожны. Начинают пользоваться, когда технология уже доказала свою ценность и надёжность.

*К 2022 году среди сервисов кикшеринга сформировалась тройка лидеров, большинство стало обращать внимание на сервис и интересоваться условиями.*

Winterspring in Каршероводы говорят

А что выгоднее, кстати, из самокатов ?

Я так понимаю, основные это - Яндекс, вуш, юрент?

[t.me/carsharingrussia/3488024](https://t.me/carsharingrussia/3488024)

Apr 18, 2022 at 11:43

## 34% — позднее большинство

Скептически, принимают инновации из-за давления окружения или потому что «все уже пользуются».

*В 2023 году рынок кикшеринга резко вырос по всем параметрам. Сервисами аренды электросамокатов в России пользовалось порядка 21 млн человек.*

Lis 🌙 in Каршероуды говорят

Дайте промик в юрент  
Однажды я созрею на самокате покататься

[t.me/carsharingrussia/3864802](https://t.me/carsharingrussia/3864802)

Aug 13, 2023 at 16:15

## 16% — отстающие пользователи

Очень консервативны, ориентируются на традиции, часто старше возрастом, с низким доверием к новым источникам информации.

Евгения В.

Я против самокатов, из-за них нельзя выйти на улицу чтобы не стать жертвой ДТП, вы разве этого не понимаете?  
Это как обезьяны с гранатой- самокатчики. Очень опасно стало ходить по улицам!!!!

E

👍 56

👎 6

Mar 16, 2025 09:04

Ирина

Запретить полностью

Ирина

👍 41

Mar 16, 2025 09:04

Martin Khachatryan

Запретить раз и навсегда!!!

МК

👍 40

Mar 16, 2025 09:04

Так, лет 10—15 назад я бы не поверил, что мой дедушка, которому сейчас 89 лет, будет созваниваться со мной по Телеграму через iPad.

И у него неплохо получается. У каждого, кто читает это, есть аналогичные примеры «позднего большинства» или «отстающих». Они были, есть и будут. Проблема возникает тогда, когда «вес» или масштаб голоса «отстающих» настолько велик, что полностью блокирует инновации или регулирует их до полусмерти.

# Запретить нельзя регулировать

Каждый раз, когда кто-то говорит, что самокаты или каршеринг нам не нужны, я улыбаюсь и вспоминаю мем с бабушкой, которой «не нужен интернет».

- Запретить — любимое слово и действие армии диванных воинов света. Они почему-то верят, что запрет — решение всех проблем.
- Запретить — значит публично сообщить: «Я с этим ничего не могу сделать. Моих компетенций, ресурсов, воображения, политической воли и смелости не хватает, чтобы разрулить проблему и найти win-win для всех».

Такой взгляд на технологический прогресс легко объяснить: геронтократия, склонность к консерватизму и застою, беспомощность и неспособность принимать решения и брать за них ответственность среди чиновников.

## Алкоголь можно. Самокаты нельзя. Где логика?

Итак, запретить — это очень простой путь. Простой и понятный. Из той же когорты, что и «нет тела — нет дела». Только здесь: «нет проблемы — нет проблемы». Если бы этот подход применялся во всех сферах жизни, под полный запрет неминуемо попали бы алкоголь и любые никотиносодержащие продукты.

*По оценкам ВОЗ и российских исследователей, около 20—25% всех смертей в России прямо или косвенно связаны с алкоголем. Это примерно 400 тысяч человек в год: разрушенные семьи, насильственные смерти, мучительные болезни. И — ничего. Где же диванные воины, топящие за сухой закон? Почему доказанно опасный алкоголь — «норм», а электросамокаты — «зло»?*



**ЮРИЙ НИКОЛАЕВ**  
издатель журнала «Мобилити»

# Мы это уже проходили. Как Россия боялась каршеринга

В 2015—2021 годах, в период бурного роста каршеринга, происходило то же самое. Соцсети, СМИ, телевидение, чиновники и общество коллективно сходили с ума. Вместо того чтобы спокойно пользоваться удобным сервисом, каждый под микроскопом рассматривал любой инцидент — аварию, штраф, повышение стоимости и т. д.

В этом году каршерингу в России исполнилось 10 лет, если считать с запуска программы «Московский каршеринг». Казалось бы, все успокоились, поняли, что это удобный сервис, а не нарколаборатория с доставкой. Но общество, судя по всему, не может жить спокойно, если не найдёт объект для ненависти.

## Ну окей, вы запретили, что дальше?

Проблема запрета выходит далеко за рамки свеженапечатанного локального или федерального акта, недовольства инноваторов и ранних последователей. Она фундаментальна. Наступает момент, когда «директор шлагбаума» теряет контроль не только над подвластной ему реальностью, но и над самим собой.

Мы снова в точке, где любую инновацию проще запретить, чем внедрить, построить инфраструктуру и научить пользоваться. Появятся летающие дроны для быстрых перемещений — запретим. Изобретут телепорт — тоже запретим. Логика проста: «Наши прапрадеды ездили на лошадях и не жаловались, зачем нам что-то менять?»

И пока весь мир идёт вперёд, разрабатывая новые способы передвижения, коммуникации, передачи информации, внедряя четырёхдневные рабочие недели, — мы будем сидеть смиренно и читать новости о запретах.

**На глобальном уровне похожая история происходит с генной инженерией.** Пока в России она фактически запрещена, Китай поощряет исследования и инновации в этой сфере. В итоге мы окажемся в мире, где будут «суперкитайцы», превосходящие нас, хранителей традиционных ценностей, во всём: они будут здоровее, сильнее, долговечнее и умнее.

# Красные флаги против будущего

Историю лучше всего видно на расстоянии. Не повторяем ли мы сейчас ошибку, выставляя красные флаги арендным самокатам? Ведь именно они могут решать массу, на первый взгляд, неразрешимых проблем — транспортную связность в труднодоступных районах, дефицит инфраструктуры, необходимость покупать дорогие автомобили или личные устройства?

Сегодня идёт локальная битва за каждый миллиметр юридического, физического и социального пространства для самокатов. Но история показывает: на длинной дистанции война против технологического прогресса всегда проиграна.

**Главный аргумент противников инноваций** (в данном случае — развития СИМ в России) звучит так: «самокаты сбивают, калечат, убивают».

- Во-первых, со статистикой спорить бессмысленно: каждый год аварийность на арендных самокатах снижается. В этом году — во всей стране на 20%, в Москве на 55%, по данным ГИБДД.
- Во-вторых, в мире сегодня полно вещей, которые можно считать небезопасными или даже очень опасными, но никому не приходит в голову их запрещать.

Так, по данным ГИБДД, автомобильные аварии уносят жизни десятков тысяч и оставляют калекками сотни тысяч россиян ежегодно. Алкоголь, табак, кухонные ножи, легковоспламеняющиеся лаки для волос, мелкие детали конструкторов, самолеты и бесконечный список вещей, которые нас окружают.

Разница лишь в том, что «битвы» за эти вещи уже состоялись в прошлом. Мы привыкли к ним и поняли, что плюсов от их использования больше, чем потенциальных проблем с безопасностью. Мы принимаем на себя риски каждый раз, когда садимся в автобус, самолет или просто выходим из дома. К самокатам, видимо, ещё не привыкли и ничего не поняли.

Таким образом, борцы с самокатами, каршерингом, 5G, вакцинами и искусственным интеллектом воюют с ветряными мельницами. Они уже проиграли, просто ещё не поняли этого. Из-за страха, слепой веры в СМИ, консерватизма и геронтократии они тормозят прогресс.

Они пытаются лишить своих же детей — и моих тоже — более качественного и свободного мира.

# Каршеринг

Сервис краткосрочной аренды автомобилей в России

## Содержание раздела

23 ----- В2В-каршеринг: как операторы взаимодействуют с бизнесом, и кому это выгодно

КАК ЭТО РАБОТАЕТ

29 ----- Как электромобили приживаются в России

КАК ЭТО РАБОТАЕТ

## Партнёр раздела



**РЕНЕССАНС СТРАХОВАНИЕ**

экспертиза по безопасности  
каршеринга

## Эксперт раздела



**СЕРГЕЙ ДЕМИДОВ**

Вице-президент  
«Ренессанс страхование»

# В2В-каршеринг: как операторы взаимодействуют с бизнесом и кому это выгодно

В 2024–2025 годах популярность бизнес-каршеринга росла в пределах от 18% до 300% у разных операторов. Среди крупных клиентов — КАМАЗ, X5 RETAIL GROUP, Сбербанк, Инвитро, Лемана ПРО (EX-Леруа Мерлен), Лента, Детский мир.

Рассказываем, почему компании всё чаще предпочитают аренду машин, а не такси или собственный автопарк, и чем это полезно не только для бизнеса, но и для городской среды.

## Что такое корпоративный каршеринг

В В2В-каршеринге набор услуг тот же, что и для частных клиентов — разница лишь в том, что оплата идёт не с личной карты, а со счёта компании.

Сервисы развивают бизнес-направление почти с самого своего появления — с 2016 года. Сегодня услуга есть у всех крупных операторов. Компаниям доступно несколько вариантов аренды:

- **КОРПОРАТИВНЫЙ КАРШЕРИНГ**  
сотрудники пользуются машинами, бронируя их на правах обычных пользователей через приложение и оплачивая поездки с корпоративного счёта.
- **ВЫДЕЛЕННЫЙ АВТОПАРК**  
Компании берут автомобили на срок от одного месяца, доступ к ним есть только у сотрудников.
- **ДОЛГОСРОЧНАЯ АРЕНДА С ВЫКУПОМ**  
Компании берут автомобили для своих нужд и, выплачивая установленные платежи, становятся их собственниками.

Корпоративный каршеринг у всех операторов устроен по одному принципу: топливо, обслуживание, ОСАГО и мойка включены в тариф (за исключением аренды с выкупом, там — только ОСАГО), управление идёт через личный кабинет. Для пользователя операторы различаются форматами аренды и географией:

- Делимобиль предлагает максимально широкий выбор продуктов: каршеринг, выделенный парк, аренда с выкупом от 12 до 60 месяцев;
- Ситидрайв, кроме каршеринга, предлагает долгосрочную аренду с включённым пробегом и расширенной зоной — до 2 000 км от городов присутствия;
- Яндекс Драйв параллельно с каршерингом развивает длительную оплату в виде подписки от месяца с еженедельной оплатой;
- ВЕЛКАСАР делает ставку на гибкую аренду от 8 часов;
- CARS7 работает в 15 городах и подбирает тарифы индивидуально.

В итоге бизнес получает схожий базовый пакет, а выбор зависит от масштаба задач: нужен ли выкуп, расширенная зона, подписка или кастомный тариф.

## Кто пользуется корпоративным каршерингом в России

Основные клиенты каршеринга в России — компании в сфере строительства, доставки, логистики, розничных продаж и банковского сектора.

Они используют каршеринг для:

- поездок на деловые встречи и объекты;
- перевозок оборудования и грузов;
- доставки посылок;
- перемещений в аэропорт и из него;
- замены сломанного служебного автомобиля;
- ежедневных поездов на работу и домой;

Как отмечают в Делимобиле, выделенный парк чаще всего используют в двух случаях:

- чтобы заменить собственный;
- чтобы пополнить его во время высокого спроса.

Самые популярные модели в сервисе — KIA RIO (для рабочих поездок по городу), FORD TRANSIT и ATLANT SOLLERS (для грузоперевозок), а также кроссоверы GEELY COOLRAY и Haval JOLION.

## Зачем такая услуга бизнесу

Востребованность B2B-каршеринга в России начала активно расти в последние несколько лет, с заметным ускорением с 2023—2024 годов. За первое полугодие 2025 г. число компаний, использующих аренду автомобилей в рабочих целях, выросло на 53%, пишут Известия со ссылкой на данные Делимобиля.

**НА 18%**

ВЫРОСЛА ВЫРУЧКА ОТ КОРПОРАТИВНЫХ КЛИЕНТОВ В VELKASAR ЗА ПЕРВЫЕ ШЕСТЬ МЕСЯЦЕВ 2024 ГОДА ПО СРАВНЕНИЮ С АНАЛОГИЧНЫМ ПЕРИОДОМ В ПРОШЛОМ

**В 3 РАЗА**

УВЕЛИЧИЛСЯ АНАЛОГИЧНЫЙ ПОКАЗАТЕЛЬ У ДЕЛИМОБИЛЯ В 2024 ГОДУ

**НА 60%**

ВОЗРОСЛИ ДОХОДЫ СИТИДРАЙВА В B2B-СЕКТОРЕ С ЯНВАРЯ ПО ИЮНЬ 2024-ГО

**НА 44%**

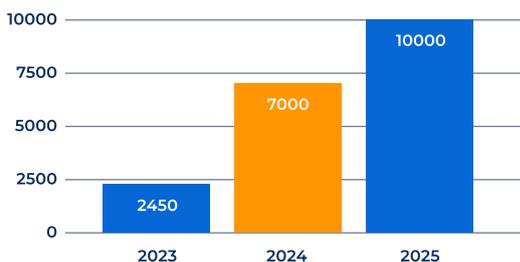
БОЛЬШЕ ДЕЛИМОБИЛЬ ЗАРАБОТАЛ ЗА ШЕСТЬ МЕСЯЦЕВ 2025-ГО ГОДА К ГОДУ

Источники данных: [Бизнес Секреты](#), [Делимобиль](#), [Трушеринг](#)

ДОХОДЫ ДЕЛИМОБИЛЯ В КОРПОРАТИВНОМ СЕКТОРЕ ЗА ПЕРВУЮ ПОЛОВИНУ 2024 ГОДА



КОЛИЧЕСТВО КОРПОРАТИВНЫХ КЛИЕНТОВ ДЕЛИМОБИЛЯ



Источники данных: [Делимобиль](#), [СNews](#)

Причины такого роста:

- цены на такси, покупку и содержание автомобилей растут быстрее стоимости каршеринга;
- высокая ключевая ставка делает лизинг невыгодным;
- выросло число командировок.

Благодаря корпоративному каршерингу юрлица (для самозанятых услуга недоступна) могут организовать служебные перемещения своих сотрудников или развивать свой бизнес за счёт автопарка оператора. Вот какие выгоды получают компании.

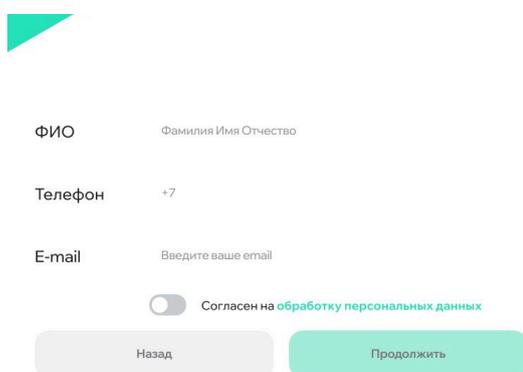
## Экономия денег и времени

Если автомобиль нужен не ежедневно, корпоративная аренда оказывается выгоднее лизинга или содержания собственного автопарка. Компания платит только за фактический пробег, без расходов на страховку, налоги, техобслуживание и зарплаты водителям в период простоя. Аренда с выкупом позволяет постепенно формировать собственный автопарк без крупных вложений и сложных процедур по подтверждению платёжеспособности. Дополнительный плюс — включенные в тариф платные парковки. С ними удобно организовывать трансферы до аэропортов и вести дела в центре города.

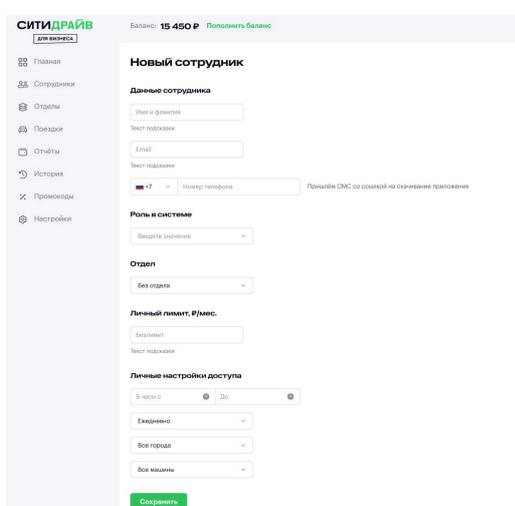
Для компаний на общей системе налогообложения каршеринг даёт дополнительное преимущество — возможность вернуть до 20% НДС.

## Удобное управление транспортом через личный кабинет

Подключение проходит онлайн. Руководитель получает доступ в личный кабинет, где пополняет счёт, добавляет сотрудников и назначает им лимиты. Там же видно, как используется транспорт и соблюдаются ли правила: не ездят ли на нём по личным нуждам (несколько таких случаев, например, произошло в К5 Драйв — корпоративном сервисе, сделанном ВЕЛКАСАР для КАМАЗа), соблюдают ли ПДД. Вся отчётность формируется автоматически и приходит в электронном виде, что упрощает документооборот.



Окно регистрации в Делимобиле



Регистрация сотрудника в Ситидрайве

## Компания расширяет социальный пакет

Согласно [опросу Ситидрайва и Работы.ру \(2023\)](#), 38% сотрудников лояльнее относятся к работодателям, компенсирующим транспортные расходы. Ещё 37% прямо ожидают, что компания возьмёт оплату аренды автомобиля на себя. Корпоративный каршеринг позволяет сотрудникам перемещаться выгоднее, поэтому он — дополнительный стимул для найма или удержания ценных кадров.

## Оптимизируя перемещения, компания ускоряет рабочий процесс

Корпоративный каршеринг даёт компаниям доступ к разным классам автомобилей и форматам аренды. Машину легко заменить при поломке, что повышает мобильность сотрудников и гибкость бизнеса.

## Минусы B2B-каршеринга

Несмотря на очевидные преимущества, у корпоративного каршеринга есть и слабые стороны:

### ○ ГЕОГРАФИЯ

Операторы есть не во всех городах.

### ○ ДОСТУПНОСТЬ

Машина не всегда может быть поблизости.

### ○ КАЧЕСТВО АВТОПАРКА

Состояние автомобилей зависит от региона и оператора.

### ○ ФИНАНСОВЫЕ РИСКИ

Штрафы, полученные сотрудниками, оплачивает компания.

### ○ ОГРАНИЧЕНИЯ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ

Пользоваться сервисом могут только сотрудники с водительскими правами и регистрацией. Для бизнес- и премиум-категорий действуют возрастные и стажевые лимиты (от 21/2 до 26/6 лет). В ВЕЛКАСАР минимальный порог — 19 лет.

### ○ ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ИЗДЕРЖКИ

Если сотрудник забудет документы или груз в машине, вернуть их можно только через сервис или полицию.

Часть этих проблем снимает долгосрочная аренда. В этом случае оператор готов предоставить автомобили вне зоны покрытия, и пользоваться ими будет только компания-арендатор. Но такой вариант невыгоден бизнесу, которому транспорт нужен не каждый день, а периодически.

# Что даёт B2B-каршеринг городу

Корпоративный каршеринг постепенно становится частью городской экосистемы. Он разгружает инфраструктуру, повышает эффективность бизнеса и улучшает экологию.

## ○ РАЗГРУЖАЕТ ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ

Обычно один корпоративный автомобиль закреплён за одним сотрудником, поэтому он может весь день занимать парковочное место в центре города. Машины краткосрочной аренды используются несколькими людьми подряд и меньше стоят. В Москве, например, на одной езде пять-шесть человек в день, по данным Дептранса. Это повышает оборачиваемость парковочных мест и снижает общее количество машин на дорогах.

## ○ УЛУЧШАЕТ ЭКОЛОГИЧЕСКУЮ СИТУАЦИЮ

Чем меньше автомобилей в индивидуальном пользовании, тем ниже последующий вред для природы от их утилизации. При этом все машины каршеринга — либо стандарта Евро-5, либо электромобили.

## ○ ПОВЫШАЕТ МОБИЛЬНОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ

Каршеринг расширяет возможности для деловых перемещений по городу. Так, по данным Ситидрайва, сервис особенно востребован среди компаний, базирующихся в аэропортах. Сотрудники не зависят от расписания общественного транспорта и загруженности такси.

## ○ СТИМУЛИРУЕТ РАЗВИТИЕ БИЗНЕСА

Сокращая транспортные расходы, компании повышают эффективность. Для небольших предприятий это критично. Так, один из клиентов Делимобиля использует фургоны не только для поездок, но и для хранения оборудования, что расширяет его спектр услуг и товаров.

## ○ ДЕЛАЕТ ЖИЗНЬ КОМФОРТНЕЕ

Корпоративный каршеринг помогает бизнесу решать текущие проблемы. Ритейлеры, например, используют его в ноябре–декабре, чтобы доставлять заказы вовремя в высокий сезон.

# Как электромобили приживаются в России

Когда-то электромобили в России были редкостью. Сегодня власти активно поддерживают распространение электромобилей, а каршеринг стал одной из первых площадок, где можно попробовать «зелёный» транспорт. Электрокары появились в сервисах в 2017 году, сегодня их более 200.

Разбираемся, какие меры поддержки вводит государство, как идёт локализация и сборка машин, насколько выросли продажи и почему инфраструктура всё ещё сдерживает рынок.

## Как и зачем власти поддерживают электромобили в России

По данным Росприроднадзора, почти четверть всех выбросов в стране приходится на машины.

**до 22%**

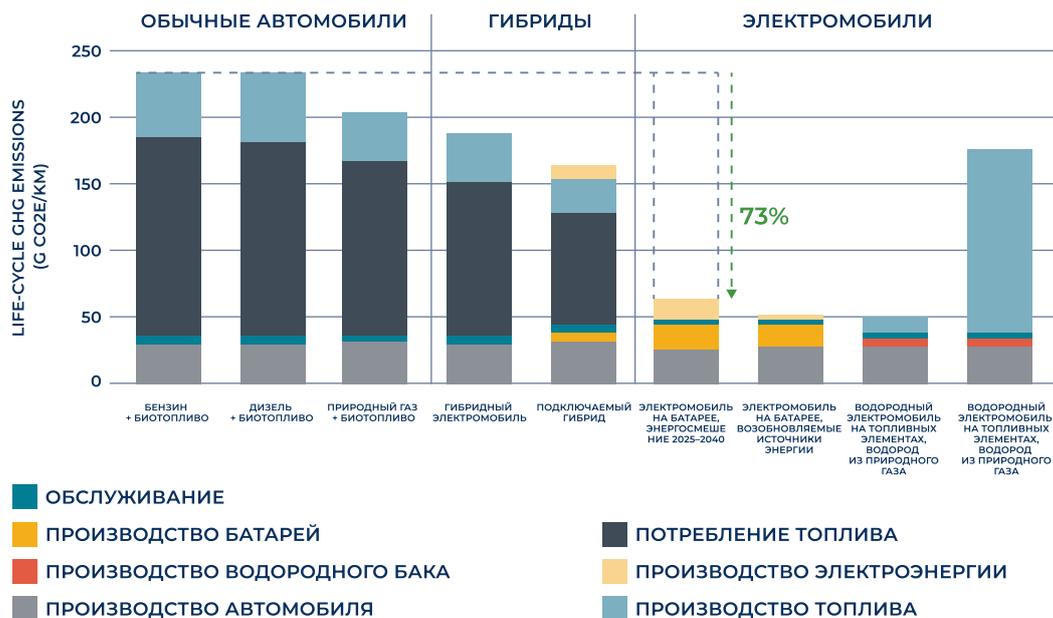
ГОРОДСКИХ ВЫБРОСОВ  
ПРИХОДИТСЯ НА АВТОМОБИЛИ,  
ПО ДАННЫМ  
РОСПРИРОДНАДЗОРА

**к 2060 году**

СТРАНА ДОЛЖНА ВЫЙТИ  
НА НУЛЕВОЙ УРОВЕНЬ  
ПАРНИКОВЫХ ВЫБРОСОВ,  
СОГЛАСНО КЛИМАТИЧЕСКОЙ  
ДОКТРИНЕ

По оценке ICCT (Международного совета по чистому транспорту), электромобили за весь срок службы выбрасывают на 52% меньше CO<sub>2</sub>, чем бензиновые машины (2025).

## ПРОГНОЗ ВЫБРОСОВ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ ПАССАЖИРСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ В ЕВРОПЕ К 2025 ГОДУ



Источник: [theicct.org](http://theicct.org)

Именно поэтому вопрос электрификации транспорта вошёл в государственную повестку. В качестве дорожной карты для отрасли приняты два ключевых документа:

- [СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ АВТОПРОМА ДО 2035 ГОДА](#)
- [КОНЦЕПЦИЯ ПО РАЗВИТИЮ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА ДО 2030 ГОДА](#)

Согласно документам:

- до 15—25%** вырастет доля электромобилей к 2035 году
- не менее 28 тысяч** ЭЭС должны быть быстрыми
- 217 тысяч** электромобилей должно производиться в России в 2030 году
- 72 тысячи** зарядных станций планируется построить
- 8 из 10** продаваемых машин должны быть отечественного производства

## Чтобы достичь этих показателей, государство принимает комплекс мер:

- субсидирует строительство зарядных станций и производство;
- запускает льготные кредиты и лизинг для покупателей отечественных моделей;
- даёт право на бесплатную парковку и зарядку в крупных городах;
- отменяет транспортный налог.

С 2026 года все новые АЗС должны будут ставить быстрые зарядки, а высокие пошлины на ввоз машин из-за рубежа защищают локальных производителей.

## Где собирают электромобили

В России производство легковых электромобилей запустили в 2022 году. Сейчас работают три производства — все собирают машины китайских брендов под собственными торговыми знаками.



### EVOLUTE

ГДЕ НАХОДИТСЯ

ЛИПЕЦКАЯ ОБЛАСТЬ, ЗАВОД  
«МОТОРИНВЕСТ»

ЧТО ВЫПУСКАЕТ

ОТ СЕДАНА I-PRO (≈1,5 МЛН Р)  
ДО КРОССОВЕРОВ И МИНИВЭНА  
I-VAN (≈2,7 МЛН Р)



### АМБЕРАВТО

ГДЕ НАХОДИТСЯ

МОСКВА, БЫВШИЙ ЗАВОД  
RENAULT

ЧТО ВЫПУСКАЕТ

ЭЛЕКТРОВЕРСИЯ КРОССОВЕРА  
МОСКВИЧ З (≈3 МЛН Р)



### МОСКВИЧ

ГДЕ НАХОДИТСЯ

КАЛИНИНГРАД, «АВТОТОР»

ЧТО ВЫПУСКАЕТ

ЭЛЕКТРОВЕРСИЯ КРОССОВЕРА  
МОСКВИЧ З (≈3 МЛН Р)

Собственные проекты пока только в разработке. АвтоВАЗ показал демонстрационный LADA e-LARGUS, АО «Кама» летом 2025 года выпустила первую тестовую партию «Атома», а «Автотор» готовит компактный L7 и седан A3 под российские условия.

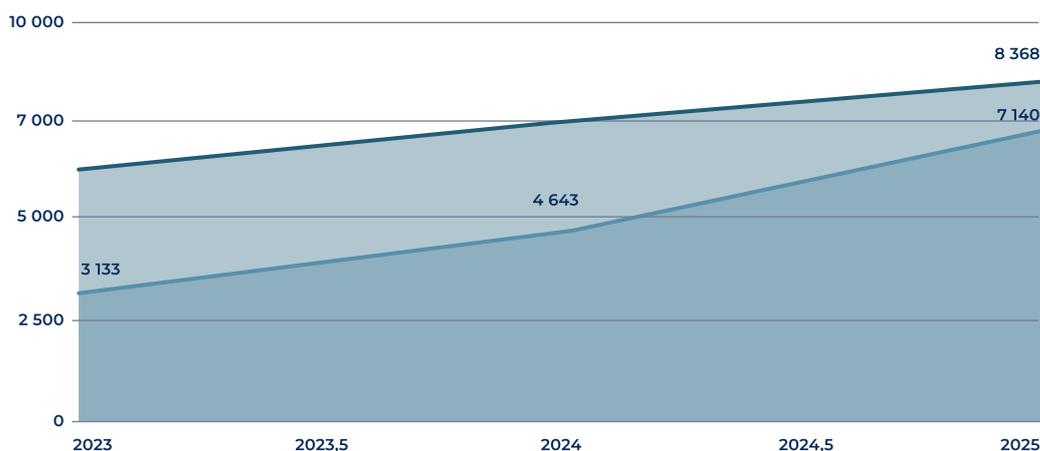
Параллельно идёт локализация производства компонентов. «Рэнера» (дочерняя компания «Росатома») строит гигафабрики литийионных батарей и силовой электроники в Калининграде и Новой Москве, запуск ожидается в 2025—2026 годах.

## Как развивается инфраструктура

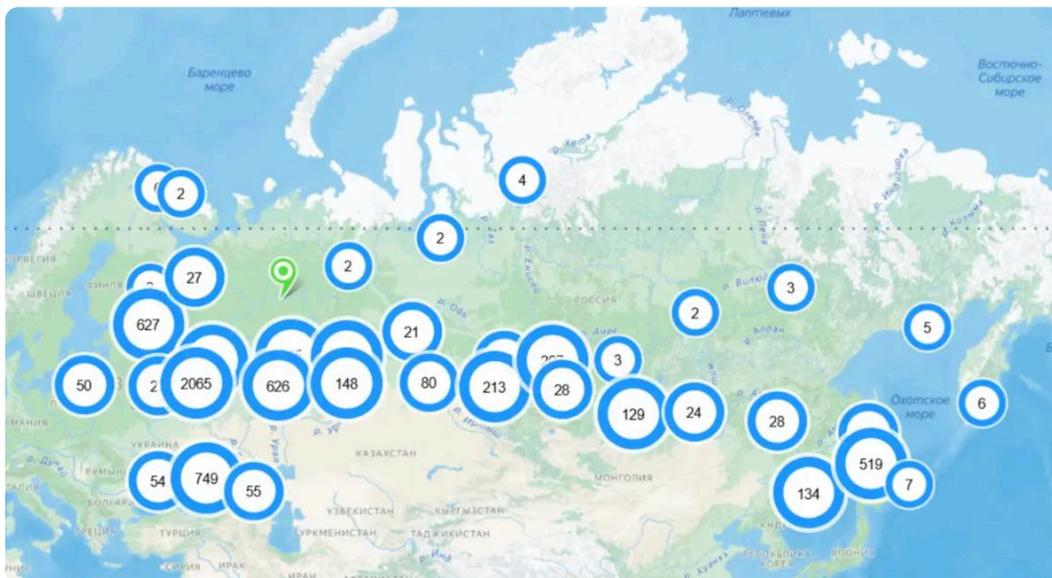
Сеть зарядных станций растёт быстрее плана. К развитию подключились крупные игроки — Россети, Русгидро, а также частные компании.

По данным Автостата, в феврале 2025 года в России функционируют уже 8 185 зарядных станций. Из них 4 441 быстрых зарядных станций (мощностью  $\geq 22$  кВт) по состоянию на 1 июля 2025 года.

### КОЛИЧЕСТВО ЭЭС В РОССИИ: СОГЛАСНО КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА В РОССИИ И ФАКТИЧЕСКОЕ



Быстрые зарядные станции уже работают во многих городах России — в Москве, Санкт-Петербурге, Казани, Екатеринбурге, Новосибирске, Краснодаре, Сочи и на Дальнем Востоке. Постепенно они появляются и на федеральных трассах, что делает поездки на электромобилях между регионами более реальными. Пока сеть развита неравномерно, но охват растёт.



Источник: [РЭА](#)

## Электромобили в России стали покупать чаще, но их пока мало

В 2024 году продажи электромобилей в России достигли рекорда — 17,8 тыс. новых машин, но в 2025 рост замедлился из-за повышения утильсбора. При этом вторичный рынок продолжает расти, формируя устойчивый спрос.

**65 тысяч**

ЭЛЕКТРОКАРОВ В РОССИИ

**1%**

ДОЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ  
В ОБЩИХ ПРОДАЖАХ  
АВТОМОБИЛЕЙ

Источник данных: [Автостат](#)

По данным «Ренессанс страхования», полисы для электрокаров стоят не дороже, чем для машин с ДВС. При этом компания отмечает, что электрокары стали выезжать на дороги так же часто, как и обычные машины.

Ещё пару лет назад частота страховых случаев с электромобилями была немного ниже средней по парку. Вероятно, это объяснялось тем, что электрокары чаще относились к сегменту дорогих моделей и нередко использовались как «машины выходного дня».

Более 60% электромобилей стоят дороже 5,5 млн Р, тогда как среди авто с ДВС таких машин только 2,4%.

Сейчас, с ростом доли электромобилей масс-маркета, мы видим, что частота страховых случаев по электрокарам стала практически идентичной авто с ДВС. Судя по всему, электромобили стали абсолютно обычным типом транспорта, без каких-то заметных особенностей в эксплуатации.



**СЕРГЕЙ ДЕМИДОВ**

вице-президент компании  
«Ренессанс страхование»

Хотя большая часть россиян никогда не водила электрокары, интерес к ним растёт. По данным исследований разных компаний, всё больше людей готовы пересесть при появлении инфраструктуры.

**78%**

РОССИЯН НИКОГДА  
НЕ ВОДИЛИ  
ЭЛЕКТРОКАРЫ

**31%**

ГОТОВ БЫЛ  
ПЕРЕСЕСТЬ НА  
ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ  
В 2023 ГОДУ

**40%**

ПЕРЕШЛИ БЫ НА  
ЭЛЕКТРОКАРЫ  
ПРИ НАЛИЧИИ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ  
В 2024

Источник данных: Ренессанс страхование (1, 2)

# Что думают россияне об электрокарах

По данным опросов [ВЦИОМ](#), аналитического центра [НАФИ](#) и исследований «Ренессанс страхования», в эксплуатации электромобилей россияне выделяют следующие плюсы и минусы:

ПЛЮСЫ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ	МИНУСЫ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ
ЭКОНОМИЯ НА ТОПЛИВЕ, ОБСЛУЖИВАНИИ, РЕМОНТЕ, НАЛОГАХ, ПАРКОВКАХ И ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ	ВЫСОКАЯ СТОИМОСТЬ ПОКУПКИ
НИЗКИЙ УРОВЕНЬ ШУМА В САЛОНЕ	СЛАБОЕ РАЗВИТИЕ ЗАРЯДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
СОВРЕМЕННЫЙ ДИЗАЙН	МАЛЫЙ ЗАПАС ХОДА
ЭКОЛОГИЧНОСТЬ	СЛОЖНОСТИ С ОБСЛУЖИВАНИЕМ
ОЩУЩЕНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПЕРЕДОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ	ДОЛГАЯ ЗАРЯДКА
	СЛИШКОМ ВЫСОКАЯ МОЩНОСТЬ И БЫСТРЫЙ РАЗГОН (НЕ ВСЕМ КОМФОРТНО)

Больше всего электромобилями пользуются жители Центрального федерального округа, но популярны они и в Сибири, и на Дальнем Востоке — сказывается близость восточных стран. В основном водят электрокары мужчины.

За период с 1 марта 2023 года по 31 декабря 2024

**10,6 тысячи**

ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ ПРАВОМ БЕСПЛАТНОГО ПРОЕЗДА ПО ПЛАТНЫМ ТРАССАМ

**1,1 млн**

ПРОЕЗДОВ БЫЛО СОВЕРШЕНО БЕСПЛАТНО ПО ПЛАТНЫМ ТРАССАМ

Источник: [Минэкономразвития](#)

# Электромобили и российский каршеринг

Крупнейший потенциал для роста электропарка дают корпоративные покупатели — таксопарки, операторы каршеринга и сервисы доставки. На больших пробегах экономический эффект электромобилей проявляется особенно заметно.

до 30—50%

СОБИРАЮТСЯ ДОВЕСТИ ДОЛЮ ЭЛЕКТРОКАРОВ В ТАКСИ И КАРШЕРИНГЕ МОСКОВСКИЕ ВЛАСТИ К 2030 ГОДУ

Операторы каршеринга начали тестировать электромобили ещё в 2017 году. Сегодня в их парке более 200 машин разных моделей, включая российскую сборку.

**VW ID.6** С 466 ОТ 797



⚡ 399 км  
🚶 328 ч >  
🚫 Без каско >

Что есть в автомобиле

📶 Дистанционный запуск

Источник: Ситидрайв

**Tesla Model 3** ✕

📷 Найти по фото X 800 OA 777 📏 200 км · 45%



Источник: Делимобиль

**МОСКВИЧ  
3E** 

⚡ 354 км • М 323 ОК 797

📷 Найти по фото >

🌐 Другая зона завершения >

Источник: Яндекс Драйв



🔍 1 час и 15 км  
₽600

📍 Построить маршрут  
Выселковая улица

📱 0845XT125  
Evolute I-JOY

🔋 65%  
уровень заряда

Источник: Green Crab

Среди крупных игроков активнее других развивает электролинейку Ситидрайв, на Дальнем Востоке работает полностью электрический сервис GREEN CRAB.

# Инфраструктура тормозит электрокаршеринг, однако рынок движется вперёд

Сейчас операторы тестируют электрокары, изучают удобство зарядки и обслуживания, запас хода зимой, время простоя. В ходе эксплуатации обнаруживаются уязвимые места.

## ○ СЛАБАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И ОГРАНИЧЕННЫЙ ЗАПАС ХОДА

На данный момент — это главный барьер для операторов. По данным каршеринга GREEN CRAW, зарядки их автомобилей хватает на 230—250 км летом и 180—200 км зимой. Из-за этого за пределы больших городов сегодня уехать на электрокаре очень сложно.

## ○ БОЛЬШЕ ПРОСТОИ ПРИ ОБСЛУЖИВАНИИ

На полную зарядку уходит от часа на быстрых станциях до шести-восьми на обычных. Это увеличивает простои по сравнению с бензиновыми машинами.

## ○ ЦЕНЫ ОСТАЮТСЯ ВЫСОКИМ БАРЬЕРОМ

На рынке почти нет моделей среднего сегмента, а, например, Москвич Ze стоит вдвое дороже своего бензинового аналога.

## ○ ЛИКВИДНОСТЬ

Пока непонятно, какой будет цена электрокаров на вторичном рынке. Особенно после многократных циклов подзарядки, изнашивающих батарею, замена которой обойдётся дорого.

## ○ СОКРАЩЕНИЕ ПОДДЕРЖКИ

С 2024 года новые ЭЭС Москвы стали платными, к сети «Энергия Москвы» присоединились Мосэнерго, Россети и другие. Теперь полная зарядка электромобиля может стоить от 1 200 до 2 000 ₽, что всё равно выходит дешевле, чем бензин на километр.

Несмотря на ограничения инфраструктуры, текущий момент может быть удачным для развития электрокаршеринга. Число зарядных станций по всей стране растёт, а пользователи охотно арендуют электромобили — в основном ради теста технологий и коротких поездок. Большинство оценивает этот опыт положительно.

У электромобилей есть потенциал как в личном пользовании, так и в каршеринге, но преодолеть барьеры без поддержки государства будет сложно.

# 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, иллюстратор

**ЮЛИЯ ЦАЙ**

выпускающий редактор

**АНДРЕЙ ВДОВИН**

автор



## Электронная версия журнала

[Подписаться на ежемесячную  
рассылку журнала](#)

## Партнёры выпуска



**АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ**  
экспертиза по безопасности  
кикшеринга



**РЕНЕССАНС СТРАХОВАНИЕ**  
экспертиза по безопасности  
каршеринга