

ВЫПУСК #10

МОБЙЛИТИ

ЖУРНАЛ О НОВОЙ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ В РОССИИ

БЕЗОПАСНОСТЬ
КАРШЕРИНГ
КИКШЕРИНГ
ИНФРАСТРУКТУРА
АНАЛИТИКА



О чём этот выпуск

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

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

Добро пожаловать в десятый 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

ДАРЬЯ СОЛОВЬЕВА

автор

ИГНАТ АНИКЕЕВ

аналитик

КАРИНА ИБРАГИМОВА

аналитик

АНАСТАСИЯ ПОДЛЕСНЫХ

корректор

АНАСТАСИЯ НЕКРАСОВА

дизайнер

НИКОЛАЙ КОВАЧЕВИЧ

иллюстратор

Содержание

Главные новости

4 Дайджест новостей за ноябрь 2025

Кикшеринг

9 Исследование пользователей кикшеринга 2025

ИССЛЕДОВАНИЕ

25 В шаговой доступности. Треть маршрутов на автомобиле
и городском транспорте россиян в навигаторе — меньше 3 км

КОЛОНКА ЭКСПЕРТА

Каршеринг

33 «У меня установлены приложения всех каршерингов».
Замминистр транспорта Челябинской области

ИНТЕРВЬЮ

36 Зачем владеть, если можно арендовать? Как подписка
на каршеринг меняет рынок и привычки водителей

КАК ЭТО РАБОТАЕТ

Словарь

45 Основные понятия

Главные новости за ноябрь 2025

Кикшеринг

**Москва подвела
итоги — 330 тыс.
поездов в день**



Власти Москвы подвели итоги восьмого сезона проката электросамокатов. Число поездок за сезон-2025 увеличилось с 70 до 71 млн. В среднем москвичи совершали 330 тыс. поездок в день — это на 10% больше, чем годом ранее (300 тыс.).

**Самокаты
впервые
получили голос
в Минтрансе**



Главу Ассоциации операторов микромобильности Ксению Эрдман включили в Общественный совет при Минтрансе. Впервые в него вошёл представитель индустрии, что подтверждает статус СИМ как транспорта.

**Пассажиры
просят включить
кикшеринг
в «белый список»**



Объединение пассажиров попросило включить в «белый список» сайты транспортных сервисов, включая аренду самокатов, авиаперевозчиков и РЖД.

Безопасность

+26% поездок, –49% страховых случаев



В МТС Юрент число страховых случаев на 100 тыс. поездок снизилось на 49,2%, несмотря на рост количества поездок на 26,1%.

Пользователи больше не нарушают ПДД



После первого штрафа в Whoosh 98,4% пользователей больше не нарушают ПДД. Самые частые штрафы — за неправильную парковку и неспешивание на пешеходном переходе.

Урбанистика

Самокат используют как транспорт



По данным Дептранса Москвы, более половины пользователей выбирают самокаты вместо городского транспорта, что ежедневно разгружает поток на 82 000 человек и экономит около 10 минут по сравнению с пешей прогулкой.

Россияне выступают за развитие велоинфраструктуры



«ИОМ Анкетолог» утверждает, что 72% россиян хотели бы выделить электровелосипеды в отдельную категорию ПДД. При этом поездки должны быть разрешены в чётко определённых зонах движения. 96% респондентов назвали создание велополос необходимой мерой безопасности.

Чем больше
велодорожек, тем
безопаснее
ощущаются поездки
на самокате



91% респондентов ездили бы чаще
на самокате при развитой
VELOинфраструктуре — об этом
говорят данные опроса Мобилити.

Каршеринг

Больше
пользователей
и дорожке поездки



Рынок каршеринга вырос на 16%
в 2025 году, до 46,76 млрд рублей.
На динамику повлияло увеличение
числа пользователей (с 1,2%
населения в 2022 году до 2,5—3%)
и стоимости услуг каршеринга
на 11%, до 722 рублей.

Москва инвестирует
в развитие
каршеринга



Правительство Москвы выделит
450 млн рублей на развитие такси
и каршеринга. Почти половина
автовладельцев столицы имеет
опыт пользования каршерингом.

Машины
из каршеринга
теперь можно
купить по льготному
кредиту Сбера



Сбер запустил субсидированный
автокредит на машины
из каршеринга Ситидрайв.
Ранее такие программы
распространялись исключительно
на новые автомобили.

Каршеринг всё чаще используют для поездок между городами



Исследование Делимобиля: в России вырос автомобильный туризм на каршеринге. 35% пользователей совершали поездки в другой город к родным и друзьям.

Новые операторы и новые города



Каршеринг VORON заработал в Санкт-Петербурге. Пока взять в аренду можно ограниченное число машин.

Во Владимире запустился каршеринг «Березка.Драйв». Пока для аренды доступны около десятка машин по тарифам 10—14 рублей за минуту или 500—750 рублей за час.

ИИ ежедневно анализирует 150 000 фото машин Яндекс Драйва



Автомобили каршеринга «Яндекс Драйв» на мойку и в ремонт теперь отправляют нейросети. Каждый день ИИ отбирают 150 000 фотографий — это в 2,5 раза больше прошлого алгоритма.

Самый первый каршеринг Челябинска прекратил работу



Каршеринг «URАмобиль» сообщил о завершении работы сервиса. Причины такого решения не называются. Оператор стал первым, кто начал работу в Челябинске в 2018 году.

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

Эксперт раздела



ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

автоэксперт, партнер аналитического агентства «Автостат»



ПОЛИНА СТАСЮК

руководитель Отдела новой мобильности Департамента транспорта Москвы



ПОЛИНА ВОЛКОВА

главный редактор изданий «Трушеринг» и «Мобилити»



СЕРГЕЙ КИРИЛЛОВ

руководитель продуктов транспорта 2ГИС

Партнёр раздела



АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ

экспертиза по безопасности кикшеринга

Кто и как ездит на самокатах?

Исследование пользователей СИМ | 2025

Электросамокаты прочно вошли в городскую среду и стали одним из символов современной мобильности.

В этом исследовании мы изучили:

- кто и как ими пользуется,
- почему одни выбирают самокат как транспорт, а другие — нет,
- и как сделать микромобильный транспорт более удобным и доступным.

Как собирали данные

Онлайн-опрос проведён в октябре 2025 года. Большинство участников — молодые жители крупных городов. Формат открытого интернет-опроса позволил собрать мнения людей с разными сценариями поездок и привычками передвижения по городу.

4 084 ЧЕЛОВЕКА ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ В ОПРОСЕ

Портрет пользователя

Большинство респондентов — это неженатые мужчины в возрасте 18—24 лет (средний возраст — 26 лет) с образованием выше школьного, работой в сфере IT, производства и сфере услуг и средним уровнем дохода. У 20,4% опрошенных есть личный автомобиль.

Профиль аудитории совпадает с данными о пользователях оператора «МТС Юрент» и результатами опроса Департамента транспорта Москвы. Объединённые результаты исследований показывают, что типичный пользователь кикшеринга — не подросток, катающийся с друзьями, а взрослый человек, который выбирает самокат как удобный способ добраться по своим делам.

Кто ездит на электросамокатах

Пол

♂ **85,4%**
МУЖЧИНЫ

♀ **14,6%**
ЖЕНЩИНЫ

Возраст

18—24 года
70%

35—54 года
14,3%

25—34 года
14,5%

55 и старше
1,1%



Семейное положение

🔒 **82,7%**
НЕ ЖЕНАТ / НЕ ЗАМУЖЕМ

💍 **17,3%**
ЖЕНАТ/ЗАМУЖЕМ

Статус занятости

💼 **63,5%**
ЕСТЬ РАБОТА

✂️ **36,5%**
НЕТ РАБОТЫ

Уровень дохода

7,2% ВЫСОКИЙ

27,5% ВЫШЕ СРЕДНЕГО

54% СРЕДНИЙ

11,3% НИЖЕ СРЕДНЕГО

Уровень образования

ЕСТЬ ЗАВЕРШЁННОЕ
ОБРАЗОВАНИЕ

НЕТ ЗАВЕРШЁННОГО
ОБРАЗОВАНИЯ

91,2%

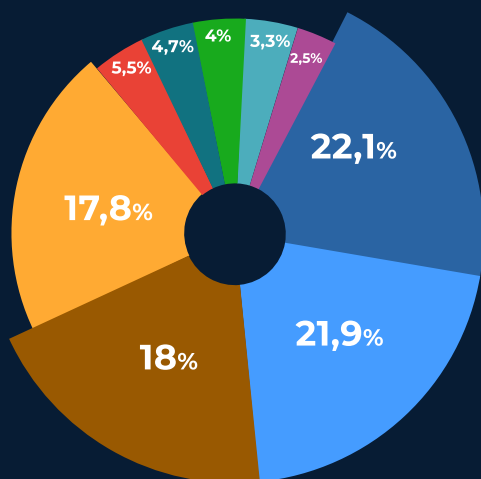
8,8%

УРОВЕНЬ ЗАВЕРШЕННОГО ОБРАЗОВАНИЯ

ШКОЛЬНОЕ	СРЕДНЕЕ ПРОФ.	ВЫСШЕЕ	УЧЁНАЯ СТЕПЕНЬ
28,3%	34,4%	26,3%	2,2%

62,9% ИМЕЮТ ОБРАЗОВАНИЕ
ВЫШЕ ШКОЛЬНОГО

Распределение по сферам работы



- 💻 IT И ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ — 22,1%
- 🏭 ПРОИЗВОДСТВО — 21,9%
- ☕ СФЕРА УСЛУГ — 18%
- 🛒 ТОРГОВЛЯ И ПРОДАЖИ — 17,8%
- 🏢 ГОССЕКТОР/УПРАВЛЕНИЕ — 5,5%
- 📖 ОБРАЗОВАНИЕ И НАУКА — 4,7%
- 🔗 ДРУГОЕ — 4%
- 💬 КОММУНИКАЦИИ — 3,3%
- 🚗 ТРАНСПОРТ — 2,5%

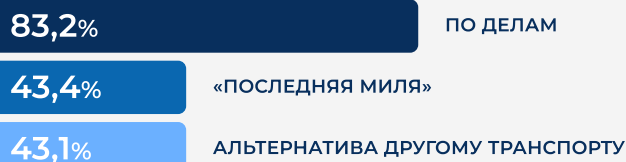
Краткие выводы

Транспортный сценарий лидирует

Чем чаще человек ездит на самокате, тем сильнее он воспринимает его как транспорт — как автобус или трамвай. Поездки, которые совершаются не для развлечения, относятся к транспортному сценарию.

63,1% РЕСПОНДЕНТОВ ВОСПРИНИМАЮТ И ИСПОЛЬЗУЮТ САМОКАТЫ КАК ТРАНСПОРТ

Почти половина респондентов, едущих по транспортному сценарию, использует самокаты как замену другому транспорту. Чаще всего самокат нужен для поездок по делам (83,2%) — на работу, учёбу и для других повседневных маршрутов.



Также популярны поездки «последней мили» (43,4%) — это короткие маршруты от или до метро, ж/д станции или от остановки до офиса, когда не хочется идти пешком.

Результаты опроса подтверждаются данными операторов кикшеринга. Когда самокат арендуется для перемещения из точки А в точку Б, время поездки сокращается.

80—94%
ПОЕЗДОК ПРОХОДИТ ПО
ТРАНСПОРТНОМУ СЦЕНАРИЮ

По данным операторов кикшеринга, 2025

9,5 минуты
СРЕДНЕЕ ВРЕМЯ ПОЕЗДКИ
НА САМОКАТЕ В МОСКВЕ И МО

По данным МТС Юрент, 2025

Самокаты — альтернатива другим видам транспорта

РЕЖЕ ИСПОЛЬЗУЮТ
ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

↓ **54,5%**

РЕЖЕ ЕЗДЯТ НА ТАКСИ

↓ **46,3%**

РЕЖЕ ЕЗДЯТ ХОДЯТ ПЕШКОМ

↓ **48,2%**

Пользователи СИМ часто используют самокаты вместо поездок на городском транспорте (–54,5%), такси (–46,3%) и пеших маршрутов (–48,2%).

Для большинства респондентов самокаты выполняют транспортные функции на коротких и средних дистанциях.

Один из главных барьеров — нехватка инфраструктуры

91% РЕСПОНДЕНТОВ ЕЗДИЛИ БЫ ЧАЩЕ ПРИ РАЗВИТОЙ ВЕЛОИНФРАСТРУКТУРЕ

Из ответов видно, что опрошенным не хватает специальной инфраструктуры. Многие ездили бы чаще при наличии велодорожек, велополос и т. д. Это напрямую коррелирует с тем, что респонденты, использующие СИМ, ощущают себя максимально безопасно на выделенных дорожках.

Запрос на безопасную среду не удовлетворен

82% ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ СИМ СЧИТАЮТ, ЧТО БЕЗОПАСНЕЕ ЕЗДИТЬ ПО ВЕЛОИНФРАСТРУКТУРЕ

Почти все пользователи СИМ считают, что велодорожки наиболее безопасны. Однако **только 33,1%** респондентов смогли ответить, что они ездят преимущественно по велоинфраструктуре. Пользователи СИМ хотят ездить отдельно от машин и пешеходов, но инфраструктуры для этого недостаточно.

Пользователи СИМ знают правила

97,9%

РЕСПОНДЕНТОВ
ЗНАЮТ ПДД

40% респондентов отметили, что нарушали ПДД, при этом лишь 2,1% указали, что не знали правил.

Владельцы личных самокатов нарушают ПДД чаще, чем пользователи кикшеринга

75%

39%

■ ВЛАДЕЛЬЦЫ ЛИЧНЫХ САМОКАТОВ
■ ПОЛЬЗОВАТЕЛИ КИКШЕРИНГА

75% респондентов, использующих личный самокат, отметили, что нарушали правила.

Среди пользователей кикшеринга такой ответ выбрали 39% опрошенных.

Личные самокаты покупают, чтобы обойти ограничения сервисов кикшеринга

53,8%

КУПИЛИ ЛИЧНЫЙ САМОКАТ,
ЧТОБЫ НЕ СТАЛКИВАТЬСЯ
С ОГРАНИЧЕНИЯМИ
В КИКШЕРИНГЕ

Личный самокат не ограничен по скорости, зонам для поездок и времени, когда им можно пользоваться.

У него нет уникального номера, поэтому в случае нарушения отследить водителя сложнее.

Пользовательский опыт в кикшеринге

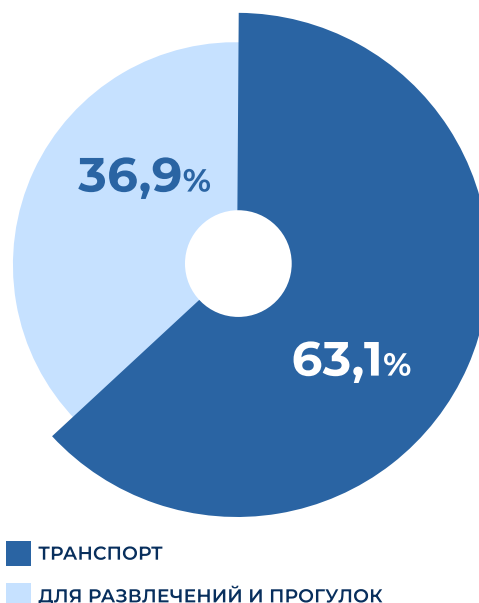
Транспортный сценарий лидирует



У большей части респондентов поездки проходят по транспортному сценарию.

63,1% опрошенных используют самокат не для развлечения, а в качестве транспорта.

Они добираются из точки А в точку Б, используя самокат как замену автобусу, метро или другому виду транспорта.



Самокат выбирают вместо общественного транспорта



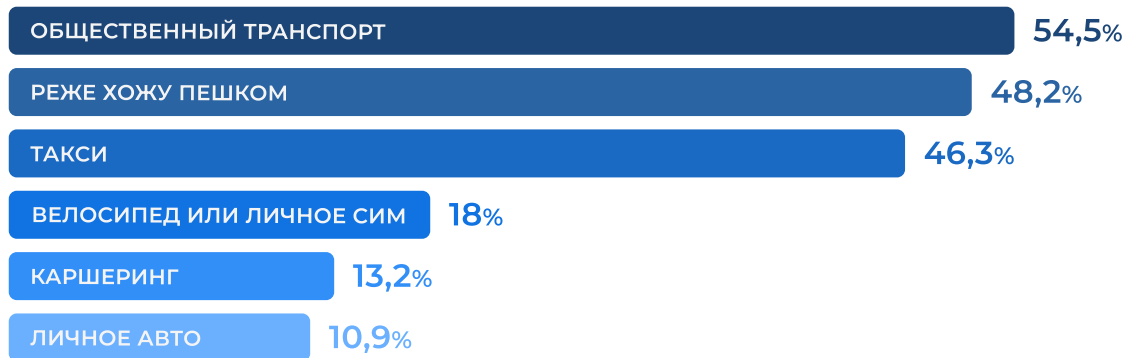
С появлением кикшеринга респонденты стали реже использовать общественный транспорт, ездить на такси и ходить пешком.

Рост доли транспортных поездок подтверждается тем, что с появлением кикшеринга респонденты стали реже пользоваться другими видами транспорта.

Основные способы передвижения, альтернативой которым стал электросамокат, — общественный транспорт (54,47%), пешие маршруты (48,1%) и такси (46,27%).



ГРАФИК НИЖЕ

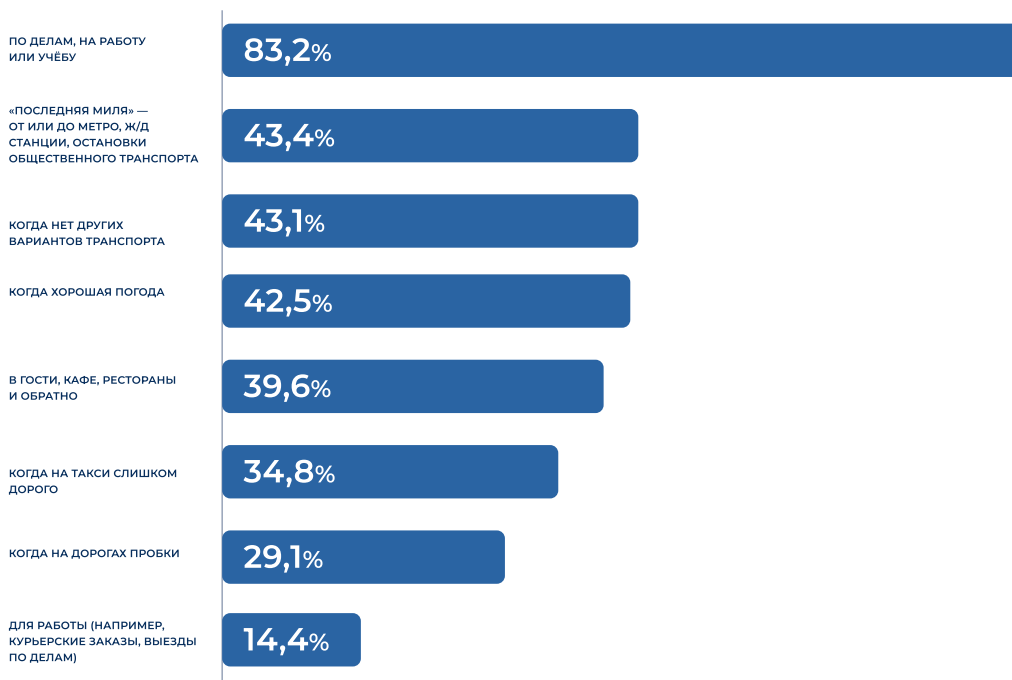


Куда и когда едут на самокате

Среди поездок по транспортному сценарию лидируют поездки по делам, на работу или учёбу — этот вариант выбрали 83,2% респондентов.

Второе место делят поездки «последней мили» (43,4%), замена другим вариантам транспорта (43,1%) и поездки в хорошую погоду (42,5%).

На третьем месте — поездки в гости, кафе, рестораны и обратно (39,6%).



Куда и когда ездят люди разного возраста



Чаще всего респонденты ездят на самокатах по делам и вместо других видов транспорта.

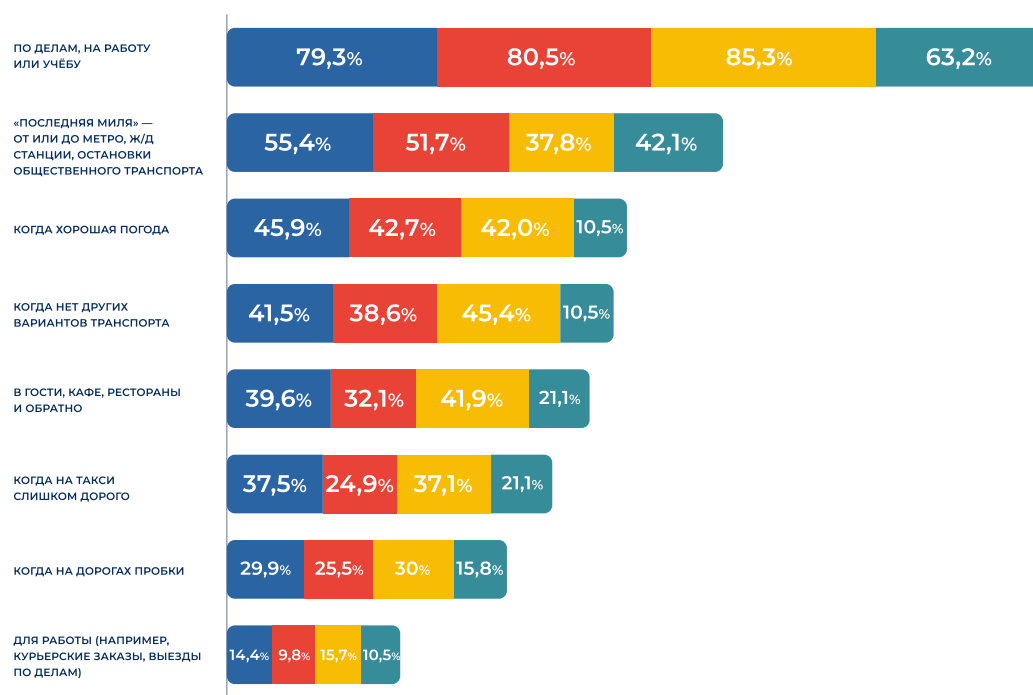
В вопросе «При каких условиях вы используете электросамокат как транспорт?» опрошенные могли выбрать несколько вариантов.

Респонденты в возрасте 35—54 года чаще других выбирают самокаты для поездок по делам (85,3%), в гости, кафе, рестораны (41,9%) и как альтернативу другим видам транспорта (45,4%).

Опрошенным от 18 до 24 лет больше, чем остальным, используют самокаты для поездок «последней мили» (55,4%) и в хорошую погоду (45,9%).

Между возрастными группами 18—24 и 35—54 года почти поровну распределились поездки на самокатах вместо такси (37,5 и 37,1% соответственно), в объезд пробок (29,9 и 30% соответственно) и по работе (14,4 и 15,7% соответственно).

■ 18—24 ГОДА ■ 25—34 ГОДА ■ 35—54 ГОДА ■ 55 И СТАРШЕ



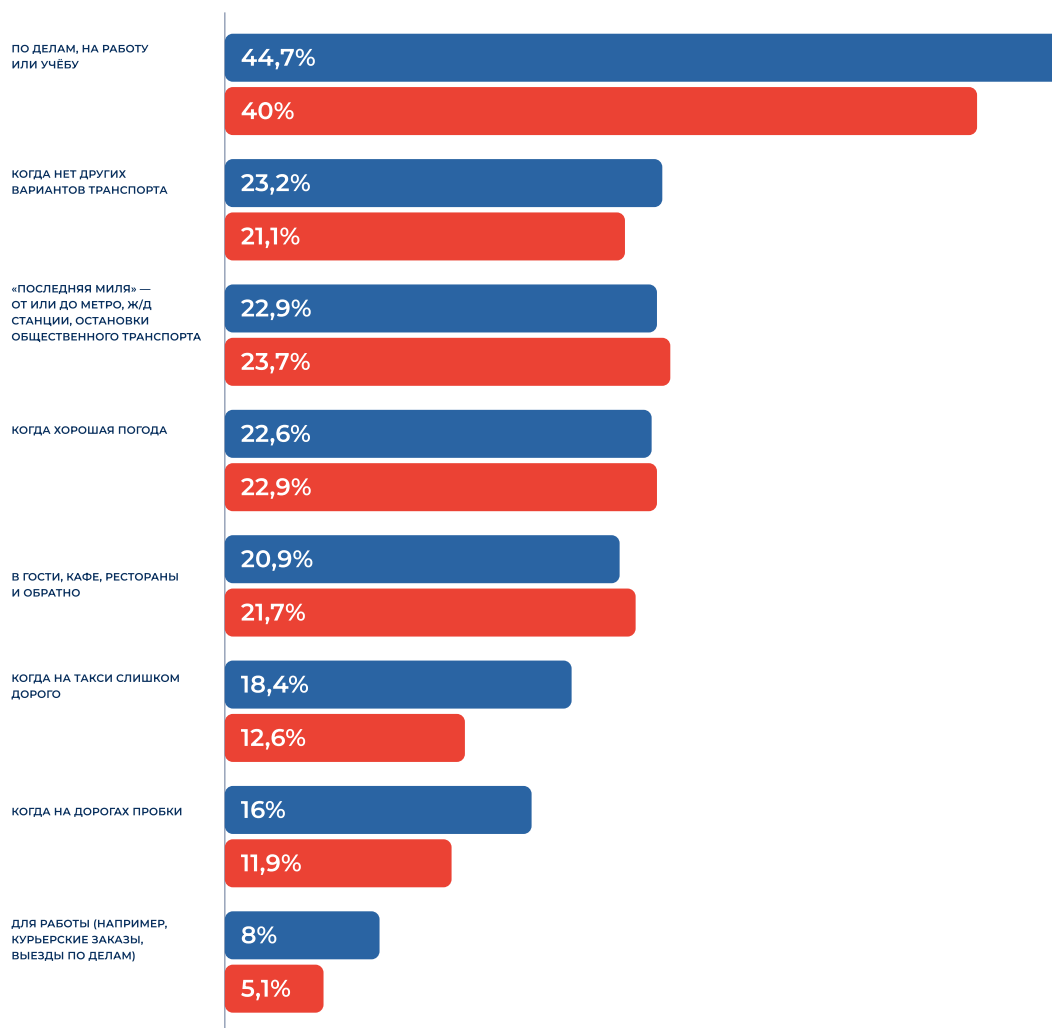
Куда и когда ездят мужчины и женщины

Мужчины чаще женщин используют самокаты для поездок по делам (44,7%), как альтернативу другим видам транспорта (23,2%) и такси (18,4%), чтобы объехать пробки (16%) и для работы (8%).

В то же время женщины больше используют самокаты для поездок «последней мили» (23,7%), в хорошую погоду (22,9%) и чтобы доехать до кафе, ресторана и обратно (21,7%).



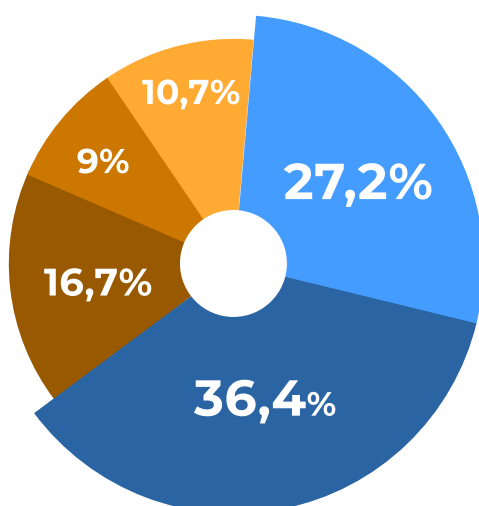
ГРАФИК НИЖЕ



Как частота поездок влияет на сценарий использования



Респонденты, которые часто используют самокаты, больше ездят по транспортному сценарию.



Большая часть респондентов (63,6%) используют самокаты несколько раз в неделю или каждый день.

- КАЖДЫЙ ДЕНЬ
- НЕСКОЛЬКО РАЗ В НЕДЕЛЮ
- НЕСКОЛЬКО РАЗ В МЕСЯЦ
- ОДИН РАЗ В НЕДЕЛЮ
- ОДИН РАЗ В МЕСЯЦ

Чем чаще поездки, тем больше — по делам

Чем чаще человек ездит на самокате, тем сильнее он вписывается в его повседневный маршрут.

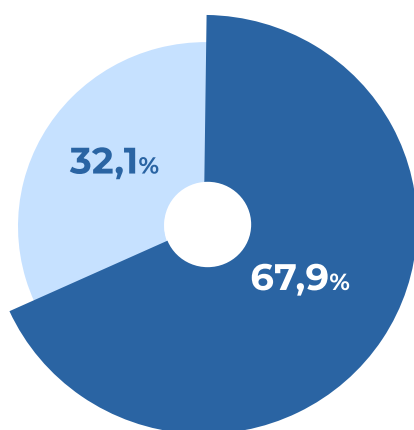
Респонденты, которые ездят регулярно — раз в неделю, несколько раз или каждый день, — вдвое чаще используют самокат как транспорт, а не ради развлечения.

Когда самокат используется несколько раз в месяц, транспортный сценарий также лидирует, однако разрыв между транспортными и развлекательными поездками меньше — 7%.

А вот те, кто ездит раз в месяц и реже, чаще используют самокат в развлекательных целях.

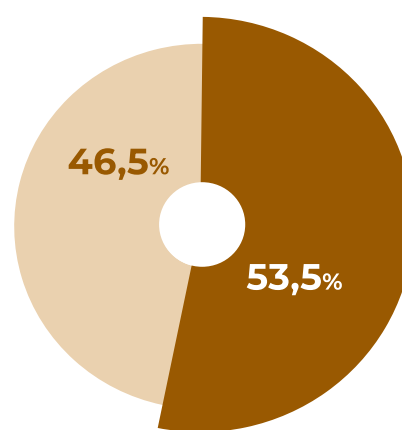
СЦЕНАРИИ ТЕХ, КТО ИСПОЛЬЗУЕТ
САМОКАТЫ **ЧАСТО**

■ ТРАНСПОРТ
■ ДЛЯ РАЗВЛЕЧЕНИЙ И ПРОГУЛОК



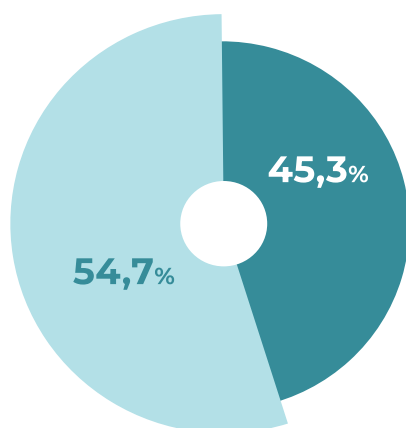
СЦЕНАРИИ ТЕХ, КТО ИСПОЛЬЗУЕТ
САМОКАТЫ **ИНОГДА**

■ ТРАНСПОРТ
■ ДЛЯ РАЗВЛЕЧЕНИЙ И ПРОГУЛОК



СЦЕНАРИИ ТЕХ, КТО ИСПОЛЬЗУЕТ
САМОКАТЫ **РЕДКО**

■ ТРАНСПОРТ
■ ДЛЯ РАЗВЛЕЧЕНИЙ И ПРОГУЛОК



Самокат как транспорт: барьеры

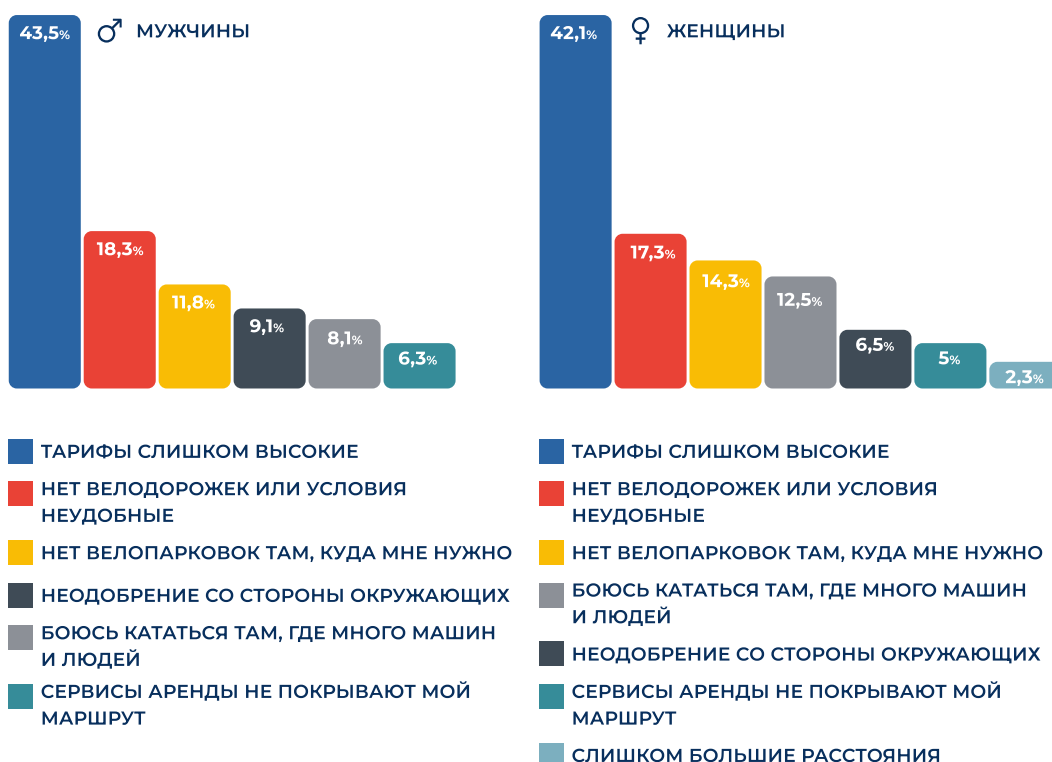


Нехватка инфраструктуры мешает респондентам использовать самокат как транспорт.

Среди тех, кто использует самокаты для развлечения, основными барьерами для перехода к регулярным поездкам остаются высокие тарифы (43,3%) и нехватка инфраструктуры (38,8%) — велодорожек и парковок.



Кроме того, в барьерах есть различия в зависимости от пола респондентов. Так, женщины чаще **не выбирают** самокат как транспорт, потому что боятся ездить среди других потоков движения, а мужчины — из-за неодобрения со стороны окружающих.



Инфраструктура: где и почему ездят пользователи



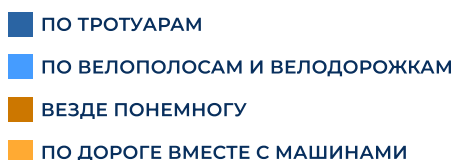
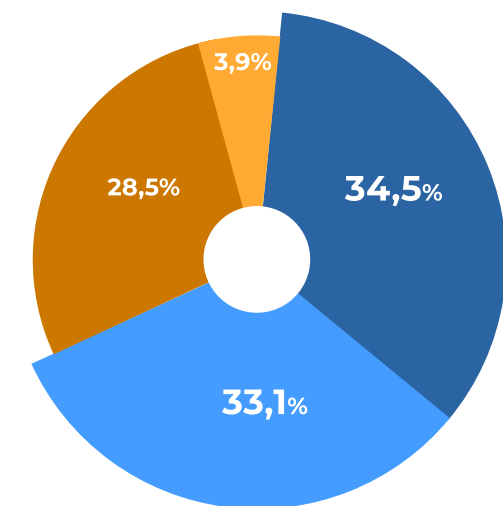
91% опрошенных стали бы ездить чаще, если бы инфраструктуры было больше.

Из ответов видно, что опрошенным не хватает выделенной инфраструктуры. Многие ездили бы чаще при наличии велодорожек, велополос и т. д. Это напрямую коррелирует с тем, что респонденты, использующие СИМ, ощущают себя максимально безопасно на выделенных дорожках.

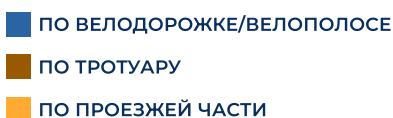
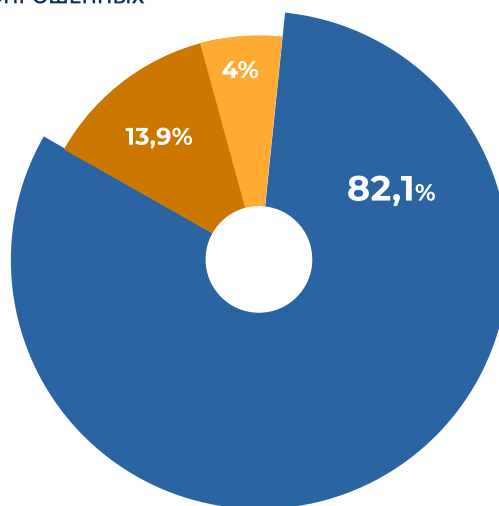
Большинство (82%) считают, что безопаснее всего передвигаться по велоинфраструктуре. Однако ездит по ней только 33,1% опрошенных, что говорит о нехватке выделенных зон для СИМ. Пользователи хотят ездить отдельно от машин и пешеходов, но инфраструктуры для этого недостаточно.

34,5% ездят по тротуарам, 28,5% — везде понемногу и только 3,9% — по дороге вместе с машинами.

ГДЕ ЕЗДЯТ ОПРОШЕННЫЕ



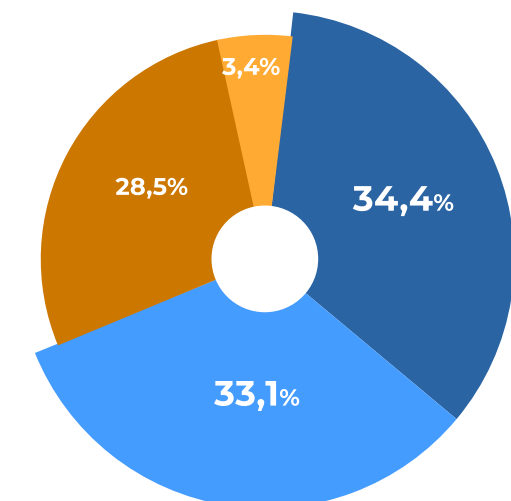
ГДЕ БЕЗОПАСНЕЕ ЕЗДИТЬ ПО МНЕНИЮ ОПРОШЕННЫХ



Как ездят владельцы личных самокатов и пользователи кикшерингов

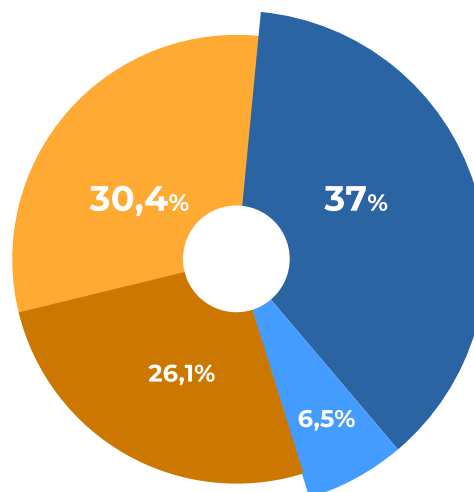
Владельцы личных самокатов, как и пользователи кикшеринговых, чаще всего ездят по тротуарам. Однако по дороге вместе с машинами они ездят намного чаще, а по велодорожкам — наоборот, реже.

ПОЛЬЗОВАТЕЛИ КИКШЕРИНГА



■ ПО ТРОТУАРАМ
■ ПО ВЕЛОПОЛОСАМ И ВЕЛОДОРОЖКАМ
■ ВЕЗДЕ ПОНЕМНОГУ
■ ПО ДОРОГЕ ВМЕСТЕ С МАШИНАМИ

ВЛАДЕЛЬЦЫ ЛИЧНЫХ САМОКАТОВ



■ ПО ТРОТУАРАМ
■ ПО ВЕЛОПОЛОСАМ И ВЕЛОДОРОЖКАМ
■ ВЕЗДЕ ПОНЕМНОГУ
■ ПО ДОРОГЕ ВМЕСТЕ С МАШИНАМИ

Владельцы личных самокатов больше ездят по проезжей части, потому что мощные устройства позволяют увереннее чувствовать себя в одном потоке с автомобилями.

Все кикшеринговые самокаты ограничены по мощности до 0,25 кВт и имеют предельную скорость 20 км/ч. Личные устройства на данный момент не имеют ограничений и контроля со стороны.

Так, на маркетплейсах можно найти самокаты, разгоняющиеся до 70 км/ч.

На таком СИМ человек чувствует себя увереннее на дороге, но при этом представляет гораздо большую опасность для пешеходов.

Как нарушают правила



Почти все респонденты нарушали ПДД, зная их. Лишь 2,1% отметили, что не знали правил.

Мы спросили, нарушали ли респонденты правила езды на самокате и почему это происходило.



Самые частые нарушения

- Неспешивание на переходном переходе — **62,3%**
- Езда вдвоём — **41,3%**
- Парковка в неподобающем месте — **41,1%**

97,9%

НАРУШИВШИХ ЗНАЛИ ПРАВИЛА,
КОТОРЫЕ НАРУШАЛИ

Причины нарушения

40%

ЗНАЛИ ПРАВИЛА, НО НАРУШИЛИ,
Т. К. ЭТО БЫЛО ПРОЩЕ
— НАПРИМЕР, НЕ СПЕШИВАЛИСЬ
НА ПУСТОМ ПЕРЕКРЁСТКЕ

37%

БЫЛИ ВЫНУЖДЕНЫ НАРУШИТЬ
ПРАВИЛА ИЗ-ЗА ОБСТОЯТЕЛЬСТВ
— НАПРИМЕР, ТОРОПИЛИСЬ
И ОСТАВИЛИ САМОКАТ ТАМ,
ГДЕ НЕЛЬЗЯ

На каких самокатах больше нарушают: арендных или личных

75% владельцев личных самокатов отметили, что нарушали правила езды. При этом среди опрошенных пользователей кикшеринга — только 39% нарушителей.



ВЛАДЕЛЬЦЫ
ЛИЧНЫХ
САМОКАТОВ



ПОЛЬЗОВАТЕЛИ
КИКШЕРИНГА

Почему люди покупают личное СИМ



Личные самокаты покупают преимущественно для того, чтобы не сталкиваться с ограничениями, установленными в сервисах кикшеринга.

63% опрошенных уже купили личный самокат, имея опыт езды на арендном. Более половины из них (53,8%) в опросе со множественным выбором отметили, что взяли свой самокат, чтобы не зависеть от ограничений, действующих в кикшеринге.

Почему вы купили самокат?

НЕТ ОГРАНИЧЕНИЙ,
КАК У АРЕНДНЫХ

53,8%

МНОГО КАТАЮСЬ,
ТАК ДЕШЕВЛЕ

40%

В МОЕМ ГОРОДЕ
НЕТ АРЕНДНЫХ

6,3%

Больше четверти опрошенных пользователей кикшеринга также хотят свой личный самокат.

Как планируете ездить дальше?

МНЕ ДОСТАТОЧНО
АРЕНДНОГО

47%

ХОЧУ КУПИТЬ
ЛИЧНЫЙ

26%

«Предпочитаю другой вид транспорта». Почему СИМ подходят не всем



Большинство тех, кто не использует самокаты, предпочитают другие виды транспорта. На втором и третьем местах: ощущение отсутствия безопасности и нехватка инфраструктуры.

Среди опрошенных 5,3% не используют самокаты вообще.

В вопросе «Почему вы не используете электросамокаты?» респонденты могли выбрать несколько вариантов.

В качестве основных причин, по которым они не используют самокат, опрошенные указывают, что предпочитают другие виды транспорта (69,6%), самокат кажется небезопасным (37,1%), а также — нехватку инфраструктуры (35,1%).



Большая доля ответов, связанных со страхом («кажется небезопасным» и «не хватает инфраструктуры»), подчеркивает вывод о наличии запроса на безопасную среду для микромобильных поездок и понятное регулирование.

В шаговой доступности. Третью маршрутов на автомобиле и городском транспорте россиян в навигаторе — меньше 3 км

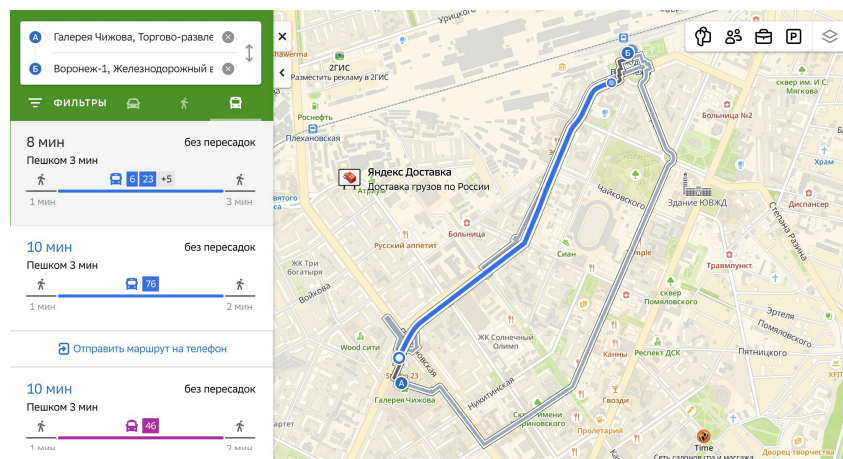
Выбор транспорта для коротких поездок зависит от транспортной системы города и целей поездки.

По данным журнала «Мобилити» и геосервиса «2ГИС», россияне часто прокладывают в навигаторе короткие маршруты до 3 км для автомобилей и наземного городского транспорта.

В городах-миллионниках такая дистанция составляет около 30% от всех маршрутов, за исключением Москвы и Санкт-Петербурга. Пользователи этих городов строят короткие маршруты для общественного транспорта гораздо чаще — 62 и 47% соответственно.

Как считали

Для исследования использовались данные навигатора 2ГИС за первую половину 2025 года. Аналитики Мобилити проанализировали обезличенные данные о маршрутах, которые пользователи прокладывали для автомобилей и наземного городского транспорта: автобусов, трамваев, троллейбусов и маршрутного такси.



2ГИС строит маршруты для городского транспорта, личного транспорта и пеших прогулок.

Затем рассчитали долю коротких маршрутов до трёх километров. Метро в анализ не включалось, даже если оно присутствует в городе — исследование охватывает только наземный транспорт.

В каких городах больше всего коротких маршрутов на машине?

Треть (29%) всех маршрутов, проложенных в навигаторе в городах-миллионниках, на автомобиле составляют менее 3 км. В Омске доля коротких маршрутов максимальная — 34%. В Перми, Уфе, Волгограде и Челябинске — 32—33%.

Доля маршрутов на автомобиле

Доля проложенных маршрутов в автомобильном навигаторе в городах-миллионниках в первой половине 2025 года, по данным 2ГИС

Город	От 100 м до 3 км	До 1 км	От 1 до 3 км	От 3 до 5 км	Более 5 км
Омск	34%	13%	21%	13%	53%
Пермь	33%	13%	20%	13%	54%
Уфа	33%	12%	20%	12%	56%
Челябинск	33%	13%	20%	13%	55%
Волгоград	32%	12%	20%	12%	56%
Красноярск	32%	13%	20%	12%	56%
Ростов-на-Дону	31%	11%	20%	12%	57%
Екатеринбург	30%	11%	19%	13%	56%
Нижний Новгород	30%	12%	18%	12%	59%
Краснодар	29%	12%	18%	12%	59%
Санкт-Петербург	28%	11%	17%	10%	62%
Самара	27%	10%	17%	11%	61%
Новосибирск	25%	10%	16%	12%	63%
Казань	23%	9%	15%	11%	66%
Воронеж	21%	8%	13%	10%	69%
Москва	21%	8%	13%	8%	71%

Создано с помощью Datawrapper

В Москве доля таких маршрутов меньше всех остальных — всего 21%. Это связано с тем, что столица активно работает над уменьшением количества личных автомобилей — например, в центре Москвы везде организованы платные парковки. Власти работают над уменьшением количества личных автомобилей: развивают городской транспорт, создают условия для сервисов каршеринга, арендных электросамокатов и велосипедов. При этом само количество коротких маршрутов на машине в столице больше, чем в других городах.

«Доля коротких поездок на машине в Москве меньше, чем в других городах, по понятной причине — очень дорогие парковки.

Они охватывают весь город, но даже их не хватает.

При коротких поездках непонятно, где припарковаться, а потом — сможешь ли вернуться на своё место. Например, я живу в зоне платной и недешёвой парковки. Если я отъеду днём в рабочий день со своего места, то через час я, возможно, не вернусь, потому что все места будут заняты — хотя парковка стоит 380 рублей в час.

Поэтому на своём автомобиле в Москве чаще совершаются долгие поездки. Ещё в последнее время обозначился особый тип москвичей — владельцев автомобилей, которые не готовы отказаться от личного транспорта, потому что есть дача. И выезд на дачу в пятницу, субботу, воскресенье — это основная поездка. А в остальные дни люди выбирают общественный транспорт, идут пешком или едут на самокате.

Думаю, доля москвичей, которые всё меньше пользуются личным автомобилем, будет только увеличиваться».



ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

автоэксперт, партнер аналитического агентства «Автостат»

Города-лидеры по коротким маршрутам на общественном транспорте

Около 30% всех маршрутов на наземном городском транспорте в городах-миллионниках — короче 3 км. Это дистанция, которую оптимально пройти пешком в хорошую погоду, проехать на самокате или велосипеде. Особенно учитывая, что средняя скорость двухколесного транспорта и наземного городского транспорта сопоставимы — 10—25 км/ч в зависимости от вида транспорта и ситуации на дорогах.

Самая высокая доля коротких маршрутов на наземном городском транспорте — в Москве (62%), Санкт-Петербурге (47%) и Новосибирске (34%).

Доля маршрутов на наземном городском транспорте

Доля проложенных маршрутов в навигаторе с использованием наземного городского транспорта в городах-миллионниках в первой половине 2025 года, по данным 2ГИС

Город	От 100 м до 3 км	До 1 км	От 1 до 3 км	От 3 до 5 км	Более 5 км
Москва	62%	34%	28%	14%	24%
Санкт-Петербург	47%	24%	24%	18%	35%
Новосибирск	34%	17%	17%	16%	50%
Екатеринбург	34%	16%	18%	19%	47%
Пермь	32%	15%	17%	18%	50%
Нижний Новгород	31%	16%	15%	16%	52%
Казань	30%	16%	14%	15%	55%
Уфа	28%	15%	13%	15%	57%
Волгоград	28%	15%	13%	13%	59%
Челябинск	27%	14%	13%	15%	58%
Ростов-на-Дону	27%	13%	14%	15%	58%
Красноярск	26%	14%	13%	14%	59%
Омск	26%	14%	12%	14%	60%
Самара	26%	14%	12%	15%	59%
Краснодар	25%	13%	12%	14%	61%
Воронеж	24%	12%	11%	13%	63%

Создано с помощью Datawrapper

«Высокая доля коротких поездок в крупных городах обусловлена спецификой работы наземного транспорта, который зачастую выполняет подвозящую функцию к магистральным видам — метро и железной дороге.

Это видно и в исследовании: в городах с развитой сетью метрополитена и пригородного сообщения доля маршрутов протяженностью менее 3 км выше.

При снижении плотности магистрального транспорта доля коротких поездок уменьшается. Таким образом, чем более развита и доступна сеть высокоскоростного транспорта, тем выше доля коротких маршрутов, обеспечивающих к нему доступ».



СЕРГЕЙ КИРИЛЛОВ

руководитель продуктов
транспорта 2ГИС

На чем короткие поездки быстрее?

В большом городе важно, чтобы можно было выбирать, как добираться из точки А в точку Б. При этом часто пассажиры используют не один вид транспорта, а комбинируют их.

«Современный город — это экосистема, где все виды транспорта должны работать вместе, зрелая транспортная система невозможна без мультимодальных поездок. У жителей должен быть выбор: сегодня поехать на работу на машине, завтра — на автобусе и метро, а послезавтра — взять самокат или велосипед, чтобы доехать прямо до подъезда.

Мы видим, что значительная часть городского трафика формируется короткими маршрутами. Задача города — сделать так, чтобы у людей была удобная альтернатива личному автомобилю. Это не только снижает нагрузку на дороги и освобождает парковки, но и делает жизнь в городе более комфортной, доступной и гибкой».



ПОЛИНА ВОЛКОВА

главный редактор изданий
«Трушеринг» и «Мобилити»

Короткие поездки — это важная часть мультимодальных маршрутов: именно они соединяют разные виды транспорта — от дома до остановки, от станции до работы.

1—3 км это:



**без учета времени на поиск парковки для автомобиля, а также аренду и возврат шерингового транспорта*

Так, например, по данным опроса Департамента транспорта Москвы, во время последней поездки на СИМ респонденты выбрали электросамокат вместо другого транспорта, потому что добраться на нем было быстрее.

Почему во время последней поездки на СИМ вы выбрали электросамокат вместо другого транспорта?

63%

НА САМОКАТЕ
БЫЛО БЫСТРЕЕ,
ЧЕМ НА АВТО

68%

НА САМОКАТЕ
БЫЛО БЫСТРЕЕ,
ЧЕМ НА
ГОРОДСКОМ
ТРАНСПОРТЕ

66%

НА САМОКАТЕ
БЫЛО БЫСТРЕЕ,
ЧЕМ ПЕШКОМ

** В исследовании Департамента транспорта Москвы и инновационного центра «Безопасный транспорт» в 2025 году респондентов спрашивали: «Почему в последней поездке выбрали электросамокат вместо...». В таблице приведён процент ответов, в которых пользователи обозначили, что на самокате добираться было быстрее.*

Ежедневно в Москве совершается

32 тыс.

ПОЕЗДОК НА СИМ ВМЕСТО
АВТОМОБИЛЯ



82 тыс.

ПОЕЗДОК НА СИМ ВМЕСТО
ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА



По данным исследования Департамента транспорта Москвы и инновационного центра «Безопасный транспорт», 2025 г.

Горожане всё чаще выбирают арендованные электросамокаты для коротких поездок (2—5 км), ведь это быстрее, экологичнее и удобнее. Раньше такие маршруты часто проезжали на личных автомобилях, создавая заторы. Теперь, благодаря прокату, ежедневно 32 тысячи машин остаются на стоянках, что заметно разгружает дороги и улучшает экологию Москвы.



ПОЛИНА СТАСЮК

руководитель Отдела новой мобильности
Департамента транспорта Москвы

Краткие выводы

- Короткие поездки — важная часть мультимодальных маршрутов.
В городе с развитой транспортной системой у людей есть возможность выбирать подходящий вид транспорта в зависимости от ситуации.
- В городах-миллионниках почти треть маршрутов для автомобилей и наземного городского транспорта, которые прокладывают пользователи геосервиса 2ГИС, короче 3 км — их доля от 20 до 40%.
- Треть перемещений совершается до точек, которые находятся в пешей доступности от пользователя карты.
 - Наибольшая доля коротких автомобильных маршрутов в Омске до 3 км — 34%, Перми, Волгограде и Челябинске 32—33%. Наименьшая доля в Москве — 21%.
 - Наибольшая доля маршрутов на наземном городском транспорте до 3 км — в Новосибирске и Санкт-Петербурге — 28%, а также в Москве — 25%.
- По данным Департамента транспорта Москвы, для последней поездки на СИМ респонденты выбрали электросамокат вместо того, чтобы идти пешком (66%) либо ехать на автомобиле (63%) или наземном городском транспорте (68%) — потому что на самокате добраться было быстрее.
- На автомобиле (без учета времени на парковку), электросамокате и велосипеде поездки на расстояние от 0 до 3 км будут быстрее (5—12 мин.), чем на наземном городском транспорте (10—20 мин.)

Каршеринг

Сервис краткосрочной аренды автомобилей в России

Содержание раздела

- 33 ----- «У меня установлены приложения всех каршерингов».
Замминистр транспорта Челябинской области
ИНТЕРВЬЮ
- 36 ----- Зачем владеть, если можно арендовать? Как подписка
на каршеринг меняет рынок и привычки водителей
КАК ЭТО РАБОТАЕТ

Партнёр раздела



РЕНЕССАНС СТРАХОВАНИЕ

экспертиза по безопасности
каршеринга

Эксперт раздела



ДМИТРИЙ БАРАНОВ

ведущий транспортный инженер бюро OTS Lab,
автор телеграм-канала «Город в движении»



АЛЕКСАНДР ЕГОРОВ

замминистра транспорта Челябинской
области

«У меня установлены приложения всех каршерингов»



АЛЕКСАНДР ЕГОРОВ
замминистра транспорта
Челябинской области

Челябинск развивает транспортную систему, внедряет современные технологии и формирует культуру совместного пользования автомобилями. В 2025 году в городе начали работу крупнейшие операторы «Делимобиль» и «Яндекс Драйв», а годом ранее — региональный сервис CAR7.

О том, как регион выстраивает транспортную экосистему, какие технологии изменят городскую мобильность Челябинска в ближайшие годы и что ждёт каршеринг на Урале, — в интервью с Александром Егоровым, заместителем министра дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области.

Как в Челябинске меняется транспортная система

С начала 2022 года мы реализуем транспортную реформу, и её результаты уже заметны. Сегодня по улицам города курсируют современные трамваи и троллейбусы, обновлена половина автобусного парка. Всё больше жителей выбирают сервисы совместного пользования — аренду самокатов и автомобилей.

Каршеринг — перспективное направление, которое только начинает раскрывать потенциал. Он удобен для разных сценариев: когда нужно добраться до работы, сделать несколько остановок или поехать в другой район без привязки к расписанию. Всё это делает его удобным решением для повседневных задач челябинцев.

Кому удобно арендовать автомобиль

В Челябинске каршеринг пока новая, не массовая услуга. Здесь комфортные условия для владельцев личных авто — широкие дороги и достаточное количество бесплатных парковочных мест.

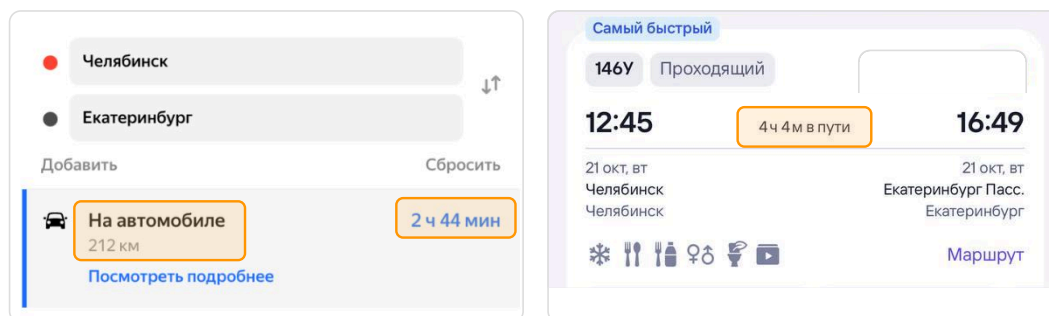
Тем не менее многим удобнее пользоваться арендным автомобилем. Для семей это замена второй машине, а для тех, у кого её нет, — возможность свободно передвигаться. Мы видим, что люди готовы использовать каршеринг для повседневных поездок, поэтому развитие внутригородских маршрутов — наш приоритет.

Как каршеринг влияет на транспортную систему

Пока влияние каршеринга невелико — сервис только развивается и не достиг массовости, чтобы разгрузить дороги. Но тенденция очевидна: горожане всё больше ценят гибкие решения, и каршеринг отвечает этому запросу. По мере роста популярности он станет важной частью городской системы и сделает передвижение удобнее.

Междугородние поездки в каршеринге быстрее и выгоднее, чем поезд

Междугородние поездки стимулируют внутренний туризм и деловую активность, поэтому мы поддерживаем развитие этого направления. Например, междугородний тариф в «Делимобиле» очень востребован, особенно для поездок в Екатеринбург. Поезда туда идут в объезд, дорога занимает больше четырёх часов, а на каршеринге — быстрее и зачастую выгоднее.



По данным Яндекс.Карт, дорога на автомобиле займет 2 часа 44 минуты. Самый быстрый поезд 146У Челябинск — Екатеринбург идёт 4 часа 4 минуты.

Что говорят челябинцы о каршеринге

Люди относятся к нему положительно. Сервис уже нашёл свою аудиторию. Я сам пользуюсь: установлены приложения всех операторов, работающих в городе. Жалоб почти не поступает, и это хороший знак: сервис стабильно работает и развивается в нужном направлении.

О будущем каршеринга в Челябинске

Думаю, он станет неотъемлемой частью городской мобильности. Один из ключевых трендов — умные сервисы. В будущем данные о парковочных местах будут отображаться в реальном времени, а системы видеоаналитики помогут оценивать загруженность улиц.

Мы также рассчитываем на появление единого агрегатора — приложения, которое объединит все каршеринговые сервисы города. И, конечно, на расширение автопарка: нужны не только легковые машины, но и минивэны, премиум-класс и даже грузовые модели для бытовых задач.

Советы другим городам

Главное — с самого начала продумать систему платных парковок. Это фундамент современной транспортной политики. Приоритеты должны быть расставлены правильно: пешеходы и общественный транспорт — в первую очередь, потом такси и каршеринг, и только потом личные авто.

Для города-миллионника достаточно 10 000 платных парковочных мест, и важно предусмотреть специальные условия для операторов — например, льготные парковочные абонементы. Ещё один ключевой момент — интеграция с общественным транспортом. Ошибочно рассматривать каршеринг как отдельный элемент: настоящий успех приходит, когда он становится естественной частью единой городской экосистемы.

Зачем владеть, если можно арендовать? Как подписка на каршеринг меняет рынок и привычки водителей

В России всё больше людей пользуются каршерингом — операторы ежегодно сообщают о росте числа поездок и пользователей. Так, по данным «Коммерсанта», в январе — августе 2025 года каршеринг заработал на 16% больше год к году, почти 47 млрд руб.

Автомобиль постепенно превращается из собственности в услугу. Многие предпочитают не владеть машиной, а брать её на время, как жильё в аренду. Кто-то пользуется каршерингом для поездок на дачу или по работе, кто-то — для путешествий или теста новых моделей.

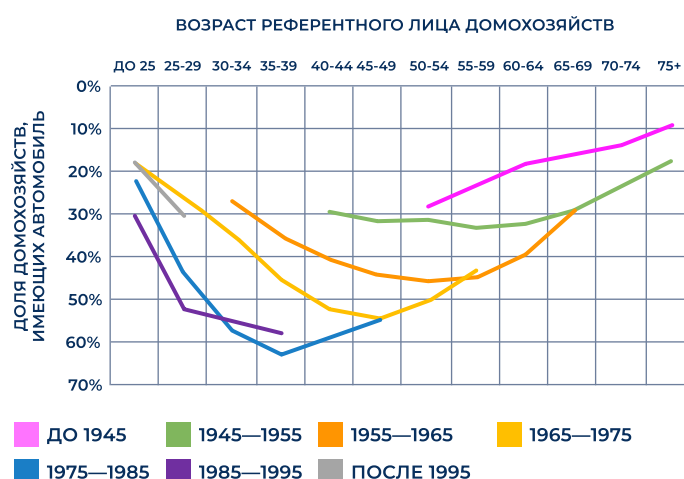
Разбираемся, как долгосрочная аренда в каршеринге меняет привычки водителей.

Молодые россияне отказываются от владения машинами

В 2025 году журнал «Вестник Института социологии» опубликовал исследование учёных НИУ ВШЭ, зафиксировавшее заметный сдвиг в привычках россиян — владение автомобилем перестаёт быть нормой.

ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ РОССИЙСКИХ ДОМОХОЗЯЙСТВ ЛИЧНЫМИ АВТОМОБИЛЯМИ ПО ДЕСЯТИЛЕТНИМ КОГОРТАМ ПО ДАННЫМ РМЭЗ НИУ ВШЭ

Источники данных: Кулакова Т. В., Моисеева М. А., Решетова Е. М., Шулика Ю. Е. *Жизненный цикл домохозяйств и поколенческие различия как факторы владения личным автомобилем* // Вестник Института социологии. 2025. Том 16. № 1. С. 113—136.



Миллениалы и зумеры, родившиеся после 1980-х, всё чаще воспринимают машину не как символ статуса, а как инструмент, который нужен под конкретную задачу.

ОКОЛО 15% МОСКВИЧЕЙ

ОТКАЗАЛИСЬ ОТ ВЛАДЕНИЯ
СОБСТВЕННОЙ МАШИНОЙ

НА 230 ТЫС.

СОКРАТИЛОСЬ КОЛИЧЕСТВО
АВТОМОБИЛЕЙ В СТОЛИЦЕ
С 2019 ПО 2023 ГОД

Источник данных: [Коммерсантъ](#)

Статистика каршерингов подтверждает рост интереса к аренде: каждый год в сервисах растёт количество пользователей и поездок, время бронирования авто.

В 2024 году:

НА 70%

ВЫРОСЛО КОЛИЧЕСТВО
ПОЕЗДОК
ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬЮ
БОЛЕЕ ОДНОГО ДНЯ
В ДЕЛИМОБИЛЕ ГОД К ГОДУ

НА 28%

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

20%

ОТ ВСЕХ ПОЕЗДОК В СЕРВИСЕ
СОСТАВЛЯЛИ АРЕНДЫ НА СУТКИ
И БОЛЕЕ

25% ВОДИТЕЛЕЙ

АРЕНДОВАЛИ МАШИНУ
НА СРОК БОЛЕЕ СУТОК

Этот тренд характерен не только для России. На Западе среди миллениалов и зумеров растёт число тех, кто не собирается получать права и владеть автомобилем. По данным международных консалтинговых компаний [DELOITTE](#) и [PwC](#) за 2024—2025 годы, молодёжь всё реже пользуется личным автомобилем и чаще выбирает модель долгосрочной подписки на каршеринг.

По данным [DELOITTE](#), каждый пятый потребитель всех возрастов (18%) в Великобритании предпочитает услугу подписки на автомобиль, и этот интерес возрастает среди лиц в возрасте 18—34 лет (28%). Среди ключевых преимуществ — доступ к новым технологиям, более выгодные условия и удобство.

Как работает долгосрочная аренда в каршеринге

При долгосрочной аренде пользователь выбирает машину в приложении, оплачивает фиксированный тариф и получает автомобиль без брендированной оклейки. В стоимость включены страховка, техобслуживание и ремонт. Договор оформляется онлайн, а машину доставляют прямо к дому.

Главное преимущество — гибкость. Машину можно вернуть в любой момент или продлить аренду. Тарифы различаются сроками и условиями:

Тарифы различаются сроками и условиями:

ДЕЛИМОБИЛЬ

ПРОГРАММА «РЕНТ»,
МАКСИМАЛЬНЫЙ СРОК
АРЕНДЫ ДО 6 МЕСЯЦЕВ

СИТИДРАЙВ

«ПОДПИСКА» НА СРОК ДО 7 ЛЕТ,
С ВЫКУПОМ ИЛИ БЕЗ

CAR 7

ПОДПИСКА ОТ МЕСЯЦА
ДО ТРЁХ ЛЕТ

ЯНДЕКС ДРАЙВ

АРЕНДА ДО ГОДА
С ВОЗМОЖНОСТЬЮ
ПРОДЛЕНИЯ И ВЫКУПА

BELKACAR

АРЕНДА ДО 56 ДНЕЙ

Помимо каршерингов, в сфере работают и другие сервисы, например [HYUNDAI MOBILITY](#), [MASHINA](#), [KIA FLEX](#), [АТОМОБИЛИТИ](#), [АВТОДОМ](#), [CARETA](#), [FLEXI RENT](#).

Насколько выгодна подписка

Выгода долгосрочной аренды зависит от того, на какой срок берут машину, собираются ли выкупать её и как активно ездят. В среднем ежемесячные платежи начинаются от 50 000 ₽, что сопоставимо с кредитом. Но если учесть страховку, техобслуживание и подменный автомобиль, подписка нередко оказывается дешевле.

Так, по расчётам «Российской газеты», если новая машина стоит 2,4 миллиона рублей, ежемесячный платёж по подписке составит около 52 тысяч. При выкупе через 3,5 года нужно будет доплатить ещё миллион. Для сравнения: по автокредиту на 4 года платёж будет около 60 тысяч в месяц, а первоначальный взнос — 450 тысяч.

По данным операторов:



70%
МУЖЧИНЫ

33
ГОДА



4 ГОРОДА-ЛИДЕРА: МОСКВА,
ПЕТЕРБУРГ, КАЗАНЬ, НИЖНИЙ
НОВГОРОД

Почему выбирают аренду вместо покупки

КАЖДЫЙ ТРЕТИЙ
РАНЬШЕ
ПЛАНИРОВАЛ
КУПИТЬ МАШИНУ,
НО ПЕРЕДУМАЛ

ГЛАВНЫЕ ПРИЧИНЫ — РОСТ ЦЕН, ДОРОГИЕ
КРЕДИТЫ, НЕПРЕДСКАЗУЕМЫЕ РАСХОДЫ

АВТОМОБИЛЬ ПО ПОДПИСКЕ ПОЛНОСТЬЮ
ЗАМЕНЯЕТ ЛИЧНЫЙ

Самые популярные машины

БОЛЬШИНСТВО
ВЫБИРАЕТ БЮДЖЕТНЫЕ
СЕДАНЫ И ХЭТЧБЕКИ

КРОССОВЕРЫ GEELY COOLRAY, BELGEE
X50, HAVAL JOLION, JETTA VS5

ПРЕМИУМ-МОДЕЛИ EXEED LX, TXL,
CHANGAN UNI-V И UNI-T

Ситидрайв выделяет три причины, по которым люди берут машины надолго:

1. НЕ ХОЧЕТ ИЛИ НЕ МОЖЕТ КУПИТЬ АВТО

СЦЕНАРИЙ



АННА
41 ГОД

У Анны сезонный бизнес — десяток киосков с мороженым и напитками по всему городу, которые работают только в мае — октябре. В этот период ей нужно много ездить по городу, а зимой машина не нужна. Подписка помогает ей не тратить лишние деньги на зимний простой авто.



РОМАН
30 ЛЕТ

Роман строго относится к финансам и мечтает выйти на пенсию к 50 годам. Чтобы не тратить сбережения на машину, которая теряет в цене, берёт авто по подписке, а деньги продолжает инвестировать.

2. ЕЗДИТ В ДЛИТЕЛЬНЫЕ КОМАНДИРОВКИ

СЦЕНАРИЙ



СЕРГЕЙ
34 ГОДА

Сергей работает в компании по продаже промышленного оборудования. Часто уезжает в командировки на два-три месяца и берёт машину по подписке, чтобы было удобнее добираться до объектов.

3. ХОЧЕТ ПОСТОЯННО ПРОБОВАТЬ НОВОЕ

СЦЕНАРИЙ



РОДИОН
27 ЛЕТ

Родион — фанат новых технологий и автоэнтузиаст. Любит новые машины, но не может постоянно покупать их. Поэтому берёт автомобили по подписке, меняя их раз в два-три месяца.

Также могут быть сценарии

1. ДЛИТЕЛЬНЫЕ ТУРИСТИЧЕСКИЕ ПОЕЗДКИ

СЦЕНАРИЙ



**ПАВЕЛ
И НАСТЯ**
38 ЛЕТ

Павел и Настя каждые два года уезжают с детьми на юг на полтора месяца. Любят активный отдых и поездки в горы, поэтому в этот раз взяли по подписке большой кроссовер с возможностью передавать руль, чтобы меняться в дороге.

2. ВТОРАЯ МАШИНА ДЛЯ СЕМЬИ

СЦЕНАРИЙ



**АНТОН
И ЛИЗА**
28 ЛЕТ

У Антона и Лизы недавно родился ребёнок. Одной машины на семью стало не хватать, а денег на первый взнос по кредиту на вторую пока нет, да и непонятно, будет ли она нужна впоследствии. Поэтому взяли автомобиль по подписке.

3. СЕЗОННОЕ АВТО

СЦЕНАРИЙ



ЕЛЕНА
33 ГОДА

Елена очень любит свою машину — маленькое спорт-купе с откидным верхом. Но зимой ездить под мягкой крышей холодно, да и жалко убивать свою «ласточку» по соли и сугробам. Поэтому она берёт бюджетный кроссовер по подписке.

Аренда машины становится такой же нормой, как съём квартиры?

Подписка на автомобиль работает по тем же принципам, что и аренда жилья. Люди берут машину на нужный срок, не связывают себя кредитом и платят только за период использования. Мы решили посмотреть, как эти две модели устроены и почему между ними так много общего.

	ДОЛГОСРОЧНАЯ АРЕНДА АВТОМОБИЛЯ	ДОЛГОСРОЧНАЯ АРЕНДА КВАРТИРЫ
ФОРМАТ	ПОДПИСКА ИЛИ АРЕНДА У ОПЕРАТОРА	ДОГОВОР АРЕНДЫ МЕЖДУ АРЕНДАТОРОМ И СОБСТВЕННИКОМ
ЧТО ПОЛУЧАЕТ ПОЛЬЗОВАТЕЛЬ	МАШИНУ В ХОРОШЕМ СОСТОЯНИИ, СО СТРАХОВКОЙ, ОБСЛУЖИВАНИЕМ И ПОДДЕРЖКОЙ	ЖИЛЬЁ С МЕБЕЛЬЮ ИЛИ БЕЗ, КОММУНАЛЬНЫЕ УСЛУГИ И РЕМОНТ ЧАЩЕ ОПЛАЧИВАЮТСЯ ОТДЕЛЬНО
 ПЛЮСЫ	НОВЫЕ ИЛИ МАЛОПРОБЕЖНЫЕ АВТОМОБИЛИ, СТРАХОВКА И ТО ВКЛЮЧЕНЫ, МОЖНО МЕНЯТЬ МОДЕЛЬ, БРАТЬ НА НУЖНЫЙ СРОК	НЕ НУЖНО ПОКУПАТЬ КВАРТИРУ, МОЖНО МЕНЯТЬ РАЙОН ИЛИ ТИП ЖИЛЬЯ, МЕНЬШЕ ФИНАНСОВЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ
 МИНУСЫ	МАШИНА ОСТАЁТСЯ В СОБСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРА, ЕСТЬ ЛИМИТЫ ПО ПРОБЕГУ И ЗОНАМ ПОЕЗДОК	КВАРТИРА НЕ СТАНОВИТСЯ СОБСТВЕННОСТЬЮ, ЕСТЬ РИСК РОСТА АРЕНДНОЙ ПЛАТЫ ИЛИ СМЕНЫ ВЛАДЕЛЬЦА
ГИБКОСТЬ	МОЖНО МЕНЯТЬ МОДЕЛЬ, ДОБАВЛЯТЬ ВОДИТЕЛЕЙ, ПРОДЛЕВАТЬ СРОК	МОЖНО ПЕРЕЕХАТЬ, СМЕНИТЬ УСЛОВИЯ ИЛИ ЖИЛЬЁ
ОБЯЗАТЕЛЬСТВА	ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПЛАТЁЖ, СОБЛЮДЕНИЕ ЛИМИТА ПРОБЕГА И УСЛОВИЙ ДОГОВОРА	ЕЖЕМЕСЯЧНАЯ АРЕНДА, АККУРАТНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИМУЩЕСТВА, ОПЛАТА КОММУНАЛКИ
ФИНАНСОВАЯ ВЫГОДА	НЕТ ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО ВЗНОСА, НЕ НУЖНО ПЛАТИТЬ ЗА СТРАХОВКУ, НАЛОГ, ОБСЛУЖИВАНИЕ	НЕ НУЖНО ПЛАТИТЬ ИПОТЕКУ, МЕНЬШЕ СТАРТОВЫХ ЗАТРАТ
КОМУ ПОДХОДИТ	ТЕМ, КТО ПОЛЬЗУЕТСЯ МАШИНОЙ НЕРЕГУЛЯРНО ИЛИ ХОЧЕТ МЕНЯТЬ МОДЕЛИ	ТЕМ, КТО НЕ ПЛАНИРУЕТ ПОКУПАТЬ ЖИЛЬЁ, ЖИВЁТ В ДРУГОМ ГОРОДЕ ИЛИ ЧАСТО ПЕРЕЕЗЖАЕТ

По данным опроса «Дом-рф», проведенного в сентябре 2024 года, 13% россиян живут в съёмном жилье — это примерно восемь миллионов семей. Кто-то снимает официально, кто-то договаривается без бумаг. На наших глазах аренда машин становится такой же частью повседневности.

Почему сейчас владение машиной обходится дороже, чем раньше

Рост цен на автомобили и топливо, дорогие кредиты и платные парковки делают владение машиной всё менее доступным. Личные автомобили дорожают.

Для городов личные машины — тоже проблема. Они загружают дороги, создают пробки, занимают пространство, которое можно было бы использовать под общественный транспорт, зелёные зоны или парковки для всех.

в 2—2,5 раза выросли цены на автомобили

Средняя цена автомобиля в России

2020

НОВЫЙ — 1,68 МЛН ₽
ПОДЕРЖАННЫЙ — 550 ТЫС. ₽

2025

НОВЫЙ — 3,34 МЛН ₽
ПОДЕРЖАННЫЙ — 1,4 МЛН ₽

РОСТ

+99%
+154,5%

Источники данных: Автостат (1, 2), Коммерсантъ, Газета.ru

О ЦЕНАХ НА БЕНЗИН, СТРАХОВКУ, ТО И ПЛАТНЫЕ ПАРКОВКИ

После покупки расходы не заканчиваются. По данным британского ресурса [SCRAP CAR COMPARISON](#), Россия входит в топ-10 стран по дороговизне владения автомобилем: затраты превышают средний годовой доход почти втрое (290%). В 2025 году бензин подорожал на 7,2%, обогнав инфляцию более чем в полтора раза.

О НЕХВАТКА ПАРКОВОК

Парковочных мест не хватает не только в мегаполисах, но и в малых городах. Минтранс уже [подготовил](#) дорожную карту, которая предполагает сокращение числа парковок в новостройках и расширение платных зон. В ведомстве полагают, что это позволит снизить давление на транспортную сеть городов.

О ПОВЫШЕНИЕ УТИЛЬСБОРА

С 1 ноября в России повышают утилизационный сбор на автомобили. Для моделей мощнее 160 лошадиных сил рост может составить от 100 тыс. до 3 млн рублей — и вслед за ними подтянутся остальные категории.

Зачем городу регулировать рост автопарка

Когда личных машин становится слишком много, города задыхаются в пробках и теряют качество жизни. Это называют автомобилизацией — ростом числа автомобилей по отношению к населению. Машины загружают дороги, создают пробки, занимают пространство, которое можно было бы использовать под общественный транспорт, зелёные зоны или парковки для всех.

По мнению эксперта Дмитрия Баранова, ведущего транспортного инженера бюро OTS LAB, уровень автомобилизации в России остаётся ниже, чем в западных странах. Однако за ним необходимо следить.

В азиатских странах, где автомобилизация не столь велика, уже действуют барьеры для автовладельцев — например, в Сингапуре и Гонконге покупку автомобиля ограничивают квоты и высокие налоги. А в Бангкоке и Джакарте отсутствие регулирования привело к транспортным коллапсам, когда строительство новых дорог уже не решает проблему.

Эксперт отмечает, что России ещё предстоит выработать политику сбалансированного автомобилепользования, но без регулирования и ограничений уже не обойтись. Так, платные парковки позволяют влиять на выбор людей и управлять загрузкой инфраструктуры.

«Я думаю, даже несмотря на рост цен, утильсбор и прочие факторы, существенного сокращения автопарка ждать не стоит. Автомобиль может служить долго, и даже если у людей нет средств на покупку новых машин, они просто будут ездить на старых, пока те не выработают свой ресурс полностью.

Возможно ли существенное снижение количества автомобилей за счёт каршеринга? Думаю, пока нет. Никакие сервисы, беспилотные автомобили не решат транспортные проблемы сами по себе.

Постановка цели «уменьшить автопарк» вряд ли сделает нашу жизнь лучше. А вот что могут сделать города — так это стимулировать использование альтернативных способов передвижения в пиковые периоды, когда сокращение количества автотранспорта на дорогах наиболее полезно».



ДМИТРИЙ БАРАНОВ

ведущий транспортный инженер бюро OTS Lab, автор телеграм-канала «Город в движении»

Вывод

Развитие долгосрочной аренды — и следствие, и причина изменения отношения к собственному автомобилю. На смену автомобилизации приходит более ответственное владение автомобилями: люди пользуются ими только тогда, когда они действительно нужны.

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 замедляются автоматически, а за скоростью личных транспортных средств или авто необходимо следить самостоятельно. При нарушении правил пользователь получит штраф.

ОГРАНИЧЕНИЯ ДОПУСКА

БЕЗОПАСНОСТЬ

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

1 ВОЗРАСТ

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

2 ВОДИТЕЛЬСКИЙ СТАЖ

Так, аренда каршерингов Яндекс.Драйв и 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

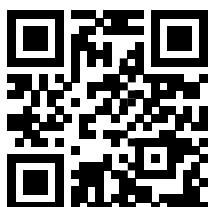
дизайнер, иллюстратор

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