

ВЫПУСК #11

МОБИЛИТИ

ЖУРНАЛ О НОВОЙ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ В РОССИИ

БЕЗОПАСНОСТЬ
КАРШЕРИНГ
КИКШЕРИНГ
ИНФРАСТРУКТУРА
АНАЛИТИКА

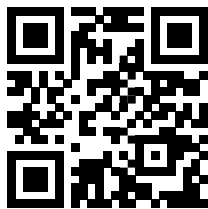


О чём этот выпуск

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 одиннадцатый 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

Главное за месяц

- 4 Дайджест новостей за декабрь 2025
- 7 Отчет о социальном влиянии кикшеринга в России.
Главные выводы

Новый год

- 10 О чем мечтают урбанисты? Письмо Деду Морозу
- 15 Чего урбанисты ждут от 2026 года: законы, правила и развитая инфраструктура

Каршеринг

- 21 Не «убитые» машины: что говорят данные автоаукциона об автомобилях каршеринга
- 26 Как Москва за десять лет стала мировым лидером каршеринга

Кикшеринг

- 34 «Правовой вакуум в сфере частных СИМ стоит жизни многим людям». Анна Гурарий о регулировании микромобильности в России
- 40 Правовое регулирование СИМ и новая мобильность: главные идеи доклада Алёны Досаевой

Словарь

- 46 Основные понятия

Главные новости за декабрь 2025

Кикшеринг

Каждый второй
житель
миллионника
пользовался СИМ



По данным исследования
Мобилити, сервисами
электросамокатов хотя бы раз
пользовались 40% жителей
городов-миллионников,
а аудитория кикшеринга достигла
25 млн человек.

Яндекс Go
начнет работу
в малых и средних
городах



Кикшеринг Яндекс Go появится
в 45 новых городах благодаря
партнёрству с оператором Sun Rent.
Большинство из них работают
в регионах с населением до 300
тысяч человек, например,
в Липецкой, Свердловской,
Оренбургской, Кировской областях.

Кикшеринг Whoosh
запустился
в Колумбии



Компания начала работу
в Медельине и планирует увеличить
парк самокатов
до нескольких тысяч единиц
в 2026 году.

Каршеринг

10 лет каршерингу в Москве



По данным Дептранса Москвы, за 10 лет парк каршеринга вырос **в 115 раз — с 350 до 40 тыс.** автомобилей. Число активных пользователей увеличилось **с 30 тыс. до 1,7 млн человек.**

Льготы на платные парковки



В Ярославской области для каршеринга ввели льготы на платные парковки. Постановление подписал губернатор Михаил Евраев.

Россияне совершили шесть тысяч кругосветных путешествий на каршеринге за осень



Делимобиль подвёл итоги осени: за три месяца пользователи проехали более 230 млн км — почти 6 тыс. кругосветных путешествий. Лидерами по числу поездок стали Москва, Санкт-Петербург, Казань, Самара и Пермь.

Новая функция — контроль аренды с экрана блокировки



Ситидрайв запустил функцию Live Activity для iOS. Статус аренды теперь отображается прямо на экране блокировки смартфона, что помогает пользователям не забывать завершать поездку вовремя.

Отчет о социальном влиянии кикшеринга в России. Главные выводы

Исследование подготовлено на основе данных Ассоциации операторов микромобильности, операторов Whoosh, МТС Юрент и Яндекс Go, статистики Научного центра безопасности дорожного движения МВД России, а также зарубежных исследований в области микромобильности и транспортного поведения. [Полная версия исследования на сайте Мобилити.](#)

Кикшеринг становится массовым городским транспортом

За девять месяцев 2025 года пользователи совершили **242,8 млн поездок**.

Сервисы аренды электросамокатов работают уже **в 254 городах**.

Аудитория пользователей кикшеринга достигла **25 млн человек** — треть экономически активного населения страны.

По итогам 2025 года сервисами кикшеринга хотя бы раз пользовались **40% жителей** миллионников — почти каждый второй горожанин.

Аварийность с участием СИМ снизилась

- Российский кикшеринг на данный момент фиксирует 0,18 травм на 100 000 поездок. Это высокий уровень безопасности для отрасли. В качестве международного ориентира последний [отчет Micro-Mobility for Europe](#) за 2024 год — 0,71 случая на 100 000 поездок.
- Операторы фиксируют еще более заметную динамику — количество ДТП на 100 000 поездок [снизилось на 35%](#), а абсолютное число аварий с участием СИМ сократилось на 46%.

- 98% пользователей ездят без нарушений.
- После первого штрафа 98,4% пользователей больше не нарушают правила.
- Показатель аварийности в российском кикшеринге в 2025 году — менее 1 происшествия на 100 000 поездок. При этом 82% происшествий проходят без травм.
- По данным МВД, в 2025 году число происшествий с СИМ уменьшилось на 20%.

В отчёте выделены меры, позитивно повлиявшие на снижение аварийности:

- развитие велоинфраструктуры и отдельных потоков;
- возрастной порог 16+;
- обучение пользователей и социальные кампании по ПДД;
- блокировки аккаунтов нарушителей, ограничения скорости, введение медленных зон на оживлённых улицах.

Ретроспективная аналитика показала, какие меры не влияют на снижение аварийности. К ним относятся:



запреты ночных поездок;



снижение скорости ниже 20 км/ч;



медленные зоны на всех перекрёстках.

Горожане используют самокат как городской транспорт

90% поездок проходят по транспортному сценарию.

Чем чаще человек ездит на самокате, тем сильнее он воспринимает его как транспорт — как автобус или трамвай. Так, **30% москвичей** стали реже пользоваться автомобилями летом благодаря арендным самокатам, по данным Дептранса Москвы.

Операторы кикшеринга активно сотрудничают с городами

Сервисы выстраивают системное взаимодействие с администрациями, чтобы интегрировать самокаты в городскую транспортную среду и повысить безопасность.

- совместно с городами создают и обозначают парковочные зоны;
- вводят медленные зоны, ограничивают скорость; поддерживают волонтерские инициативы — например, предоставляют самокаты для поиска пропавших людей проекту «ЛизаАлерт»;
- предоставляют самокаты городу — например, полиции на ФТ «Сириус», коммунальным службам в Тюмени;
- передают данные о поездках и тепловые карты для транспортного планирования.

Сервисы массово обучают россиян правилам езды на СИМ

По своей инициативе кикшеринг стал крупнейшей образовательной платформой: обучение проходит в мобильных приложениях сервисов, проводятся офлайн-школы в крупных городах, а также размещается социальная реклама по ПДД и правилам операторов.

100% новых пользователей

проходят перед первой поездкой обязательный курс с правилами движения, парковки и ответственности.

Более 2 млн человек прошли офлайн-школы.

Запущено более 100 образовательных проектов в 2025 году.

[Читать отчёт полностью](#)

О чем мечтают урбанисты? Письмо Деду Морозу

Новый год — время чудес, когда можно расслабиться и просто помечтать. Мы спросили урбанистов, инженеров и транспортных экспертов, каким они хотели бы видеть город без оглядки на ограничения. Собрали разные ответы: от реализуемых инженерных решений до фантастических пожеланий. Но все они про город как систему, которая работает для людей.

Выделенки всем и везде! Это шаг к переделке профиля улиц, и есть ненулевая вероятность, что таким образом они станут безопаснее. Не забываем ещё и про то, что общественный транспорт — это наше единственное будущее, если мы не хотим прожить полжизни в пробках. К тому же — мы же про мечту? Про мечту. А она может быть и абсолютно невыполнимой.



ЕЛЕНА ПУДОВА

специалист по развитию территорий, автор Телеграм-канала [«Урбандвиж. Ваша ЛП»](#)

Главное желание: выделенные полосы



КСЕНИЯ ЭРДМАН

директор Ассоциации операторов микромобильности, член Общественного совета Минтранса РФ

Сейчас в России около 6 тысяч километров велодорожек, а для безопасных и удобных поездок на СИМ нужно примерно 350 тысяч. По ПДД, именно велоинфраструктура является приоритетом для передвижения СИМ.

При планировании новых маршрутов города могут опираться на данные, которые у них уже есть: статистика ДТП и тепловые карты от операторов кикшеринга. Там, где больше поездок и выше аварийность, велоинфраструктура нужна в первую очередь. Поэтому прошу у Деда Мороза 350 000 км велодорожек, чтобы горожанам было безопасно и удобно пользоваться СИМ.

Главное желание: 350 000 км велодорожек




Создать безопасные и устойчивые средства индивидуальной мобильности и компактные транспортные средства, которые подходят пожилым людям и людям с ограниченными возможностями. И довести такие решения до серийного производства, чтобы люди могли ими пользоваться в повседневной жизни.



ВИТАЛИЙ ГАЕВСКИЙ

профессор кафедры «Автомобили» МАДИ и доктор технических наук

Главное желание: безопасный транспорт для людей с особенностями здоровья



Пусть в новом году каждый российский город станет по-настоящему удобным для людей, а не только для машин. Пусть появится связанная сеть велодорожек и маршрутов для велосипедистов, самокатчиков, безопасные тротуары без хаотичной парковки и конфликтов, продуманные ограничения скорости и понятные правила для всех, и справедливое наказание за их нарушение.

Пусть свершится главное — переход от реактивных запретов к проактивному планированию. Когда город не конфликтует с молодёжью, а заранее предоставляет безопасное пространство. Это не только снимает социальное напряжение, но и решает транспортные проблемы.

Пусть микромобильность перестанет быть «дикой», а превратится в часть большой городской системы: от дома до остановки, от остановки до работы или парка — за 15 минут, спокойно, безопасно и доступно для любого возраста. Особенно для детей.



ВАСИЛИЙ ВИШНЕВСКИЙ

руководитель «Центра компетенций городского среды», ООО «СпецДорПроект», автор Телеграм-канала [«Градовод»](#)



Главное желание: связанные велодорожки, активная микромобильность и проактивное планирование



Что можно пожелать? Важно продолжать хорошо делать свою работу. И никаких чудес. А инженеры мечтают об отпуске, бане с прорубью и свежем лесном воздухе.



ДМИТРИЙ БАРАНОВ

ведущий инженер OTS Lab, преподаватель института дизайна и урбанистики НИУ ИТМО, автор Телеграм-канала «Город в движении»

Главное желание: баня с прорубью и лесной свежий воздух




ИЛЬЯ АБРОСИМОВ

технический директор проектов «Мобилитика» и «ДвижОК», ведущий разработчик отдела аналитики ЦКГС «СпецДорПроект», автор канала «Популярная мобильность»

Дорогой Дедушка Мороз, если ты меня слышишь, я хочу, чтобы в новом году ты вернул возможность делать полосы уже 3,25 и 3,50 метра. Это позволило бы при той же ширине проезжей части размещать больше полос — а значит, делать город более быстрым и на самом деле более безопасным.

В 2025 году сразу два нормативных решения ставят под сомнение возможность применять полосы уже 3,25 метра по всей стране. Из-за поправок в ГОСТ Р 52289–2019, утверждённых Росстандартом в конце июля, из документа убрали прямое указание на допустимую ширину полос 2,75–3,0 метра и заменили его отсылкой на СП 42. По факту это лишает города правового основания для сужения полос, которым пользовались успешно организаторы движения последние годы.

Главное желание: полосы движения уже, чем 3,25 и 3,50



*Д*едушку Мороза мы бы попросили вразумить власти сделать новые градостроительные проекты более гуманными к людям — с учётом интересов пешеходов и велосипедистов, а не только транспорта, и без ущерба для местных жителей.

*Е*щё очень хочется увидеть внятную и последовательную политику по развитию велоинфраструктуры — без постоянного противодействия внутри самой системы.

В Москве очень ждем транспортные проекты: центральный участок Калининско-Солнцевской линии метро и тоннель между Павелецким и Ярославским направлениями будущего МЦД-5.



СОДРУЖЕСТВО УРБАНИСТОВ

Архитектурно-урбанистическое сообщество

Главное желание: гуманные градостроительные проекты, участок метро и новый тоннель

Чего урбанисты ждут от 2026 года: законы, правила и развитая инфраструктура

Мы спросили урбанистов, инженеров и транспортных экспертов о главных реальных ожиданиях от следующего года — от принятия законов и изменений в правилах до запуска документов, которые долго обсуждались, но так и не начали работать.



ИЛЬЯ АБРОСИМОВ

технический директор проектов «Мобилитика» и «ДвижОК», ведущий разработчик отдела аналитики ЦКГС «СпецДорПроект», автор канала [«Популярная мобильность»](#)

Главное ожидание: развитие ПДД и прозрачная статистика ДТП

В 2026 году я ожидаю изменения нормативной базы, которая бы касалась активной мобильности. В том числе изменения правил дорожного движения, которые бы давали возможность более чётко сегментировать велосипеды, электровелосипеды, электроскутеры, электросамокаты и другие виды СИМ. Чтобы понимать, кто, где и как может ездить.

Также я ожидаю изменения в системе учёта дорожно-транспортных происшествий, чтобы статистика ДТП с разными видами транспорта, в том числе и СИМ, стала более прозрачной и понятной. Сейчас это огромное поле для всяких политических и иногда даже философских манипуляций на теме статистики.



ЕЛЕНА ПУДОВА

специалист по развитию территорий, автор
Телеграм-канала [«Урбандвиж. Ваша ЛП»](#)

Главное ожидание: принятие закона о мастер-планах — долгосрочной программы развития территории, которая сочетает цели, сценарии развития, набор инициатив и механизмы реализации

Очень жду закона о мастер-планах — его давно обсуждают и проводят дискуссии. Но итога — самого закона — пока нет. И получается, что очень многие в отрасли находятся в подвешенном состоянии, потому что нет чётких критериев, а что же такое мастер-план в новом прочтении законодательства. С учётом того, что рынок не стоит на месте, какие-то мастер-планы выходят в свет. Но вот насколько они будут соответствовать законодательству — большой вопрос. И чем дольше длится стадия «беззакония», тем сложнее становится ситуация.

ПРИМЕЧАНИЕ ОТ РЕДАКЦИИ

В марте 2024 года президент России Владимир Путин поручил разработать 200 мастер-планов развития крупных и малых городов. Он служит мостом между стратегией города и практическим строительством и инфраструктурой. Это помогает согласовать интересы жителей, бизнеса и власти, чтобы инвестиции и проекты не превращались в «красивые картинки», а реально реализовывались



ВАСИЛИЙ ВИШНЕВСКИЙ

руководитель «Центра компетенций
городского среды», ООО «СпецДорПроект»,
автор Телеграм-канала [«Градовод»](#)

Главное ожидание: начало реального правоприменения обновлённого СП 42

В 2026 году с нетерпением жду начала правоприменения пересмотренного СП 42.13330.2025 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений». Этот документ радикально меняет базовые принципы организации работы и приоритетное

развитие общественного транспорта, пешеходной и велосипедной инфраструктуры.

Пересмотр восстанавливает традиционные советские градостроительные постулаты: приоритет пешеходу, плотную сеть маршрутов общественного транспорта, компактную застройку с короткими расстояниями до остановок. Уточнены нормы для тротуаров, велодорожек, остановок с учетом пассажиропотока и доступности. Удалось восстановить норму про островки безопасности.

Более 70 моих правок учтены в финальной версии, включая условия по связности и проницаемости территории и инклюзивной среде, в т.ч. устройство максимально прямолинейных маршрутов для маломобильных граждан. Это перевернет проектирование городов, сделав их человечными, справедливыми и эффективными.

Йо-хо-хо, лентяи, скоро придётся много работать!



ВИТАЛИЙ ГАЕВСКИЙ

профессор кафедры «Автомобили» МАДИ
и доктор технических наук

Главное ожидание: чёткое разделение СИМ, мопедов и мотоциклов в ПДД

Ожидаю внесения поправок в ПДД — и, по возможности, в ТР ТС 018/2011. Речь идёт о корректировке базовых терминов, которые сегодня не отражают реальное разнообразие транспорта и создают правовую путаницу.

Предлагаю корректную редакцию следующих терминов в ПДД:

- корректно определить **велосипед**, включая моноколёса и тандемы, и отсеять тяжёлые велосипеды;
- чётко выделить **СИМ** как лёгкий и относительно безопасный вид транспорта — без попадания туда мощных псевдосамокатов и электромопедов;
- привести определения **мопеда и мотоцикла** в соответствие с ТР ТС 018/2011, устранив противоречия, которые сегодня приводят к ошибкам в правоприменении и искажённой статистике;
- включить в правовое поле новые виды транспорта — от скоростных моноколёс до компактных кузовных мотоциклов.

В результате почти все новые компактные транспортные средства автоматически попадут в понятные категории — «мопед» или «мотоцикл». Это закроет правовые пробелы, снизит конфликтность на дорогах и создаст базу для нормального регулирования транспорта будущего.

Предлагаемые формулировки терминов для ПДД

○ ВЕЛОСИПЕД

Транспортное средство, предназначенное для передвижения одного или двух человек, которое имеет по крайней мере одно колесо и приводится в движение мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве с использованием педалей или рукояток, со снаряженной массой до 35 кг.

○ СРЕДСТВО ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ (СИМ)

Транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 25 км/ч, а снаряженная масса не более 35 кг, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для передвижения исключительно одного человека посредством использования двигателя (двигателей).

○ МОПЕД

Механическое транспортное средство, имеющее одно или несколько колес, предназначенное для передвижения одного или двух человек, максимальная конструктивная скорость которого более 25 км/ч но не превышает 50 км/ч, двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 куб. см, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки менее 4 кВт.

○ МОТОЦИКЛ

Механическое транспортное средство, имеющее одно или несколько колес с боковым прицепом или без него, предназначенное для передвижения не более трех человек, рабочий объем двигателя которого (в случае двигателя внутреннего сгорания) превышает 50 куб. см или максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч. К мотоциклам приравниваются транспортные средства, имеющие снаряженную массу, не превышающую 400 кг (550 кг для транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов) без учета массы аккумуляторов (в случае электрических транспортных средств), и номинальной максимальной мощностью двигателя в режиме длительной нагрузки менее 15 кВт.



ДМИТРИЙ БАРАНОВ

ведущий инженер OTS Lab,
преподаватель института дизайна и урбанистики НИУ ИТМО,
автор Телеграм-канала «Город в движении»

Главное ожидание: сделать свои дела и активнее сотрудничать с «Пошли-Поехали»

Нам с партнёрами нужно завершить разработку руководства по новой мобильности и цифровым сервисам в девелопменте. Это некоммерческий проект, у него нет заказчика, есть только инициатива и желание. Идёт он трудно, потому что всегда есть более приоритетные задачи. Мы уже привлекали к нему студентов в рамках практики. Планируем и дальше так делать. Но пока проект на паузе.

Из общественного — хотелось бы больше участвовать в деятельности Северо-западной ассоциации развития пешеходной и велосипедной инфраструктуры «Пошли-Поехали». Сейчас для неё сложные времена, не хватает ресурсов для крупных проектов. Но у нас есть интересный проект, который можно развивать — интерактивная карта велосипедной инфраструктуры.



АЛЕКСЕЙ СМИРНОВ

основатель компании InnovaTransport,
эксперт в транспортном консалтинге

Главное ожидание: регулирование частных СИМ и развитие инфраструктуры

От 2026 года я ожидаю начала регулирования частных средств индивидуальной мобильности. У нас очень много проблем отрасли, связанных именно с ними, включая нарушения правил дорожного движения. Этот рынок или, точнее, эта его часть нуждается в регулировании.

Кроме того, важно развивать инфраструктуру. Возможно, появится новая сущность или инструмент, который позволит финансировать развитие инфраструктуры микромобильности в городах и регионах. Это нужно для того, чтобы появлялись связные маршруты и, в целом, росли безопасность и комфорт передвижения всех пользователей в городе.



ДАНИИЛ ВОРОНИН

городской проектировщик,
автор Телеграм-канала «Вороньи мысли»



Главное ожидание: интересные проекты и сюрпризы кикшеринга

Если говорить о моих личных ожиданиях, то завершение текущих проектов и исследований городской среды и переход к новым проектам. Я активно готов вовлечься в проекты, поэтому открыт к предложениям.

Если же рассуждать о сфере в целом, то мне интересно, какими новыми сюрпризами нас порадуют кикшеринговые компании: новые модели флота, новые функции в приложениях, а также снижение аварийности среди пользователей.



Каршеринг

Сервис краткосрочной аренды автомобилей в России

Содержание раздела

- 21 ---- Не «убитые» машины: что говорят данные автоаукциона об автомобилях каршеринга
- 26 ---- Как Москва за десять лет стала мировым лидером каршеринга

Партнёр раздела



РЕНЕССАНС СТРАХОВАНИЕ

экспертиза по безопасности
каршеринга

Эксперт раздела



ПОЛИНА ВОЛКОВА

эксперт по новой мобильности,
главный редактор Мобилити

Не «убитые» машины: что говорят данные автоаукциона об автомобилях каршеринга

Вокруг каршеринга ходит стереотип о том, что пользователи относятся к машинам небрежно. Но на вторичном рынке машины из каршеринга покупают охотно, и это не похоже на спрос на «убитый» транспорт. Мы изучили данные B2B-аукциона FLEET2CLICK, чтобы понять, что они говорят о состоянии автомобилей из каршеринга.

Самая популярная машина на автоаукционе

Автолюбители часто смотрят на машины из каршеринга с недоверием. Однако, по данным автоаукциона FLEET2CLICK, входящего в группу «Ренессанс страхование», этот скептицизм неоправдан. Представители площадки отмечают, что автомобили из каршеринга — самые популярные на их аукционе в 2025 году.

Так, на автомобильных торгах представлены самые разные машины, от частных автомобилей до транспорта из коммерческих парков. В среднем за один лот участники делают 20—30 ставок. Машины из каршеринга вызывают больший интерес: по ним обычно набирается 40—60 ставок, а в отдельных случаях — значительно больше. Однажды за один FORD TRANSIT участники торгов сделали 215 ставок.

Среднее количество ставок на торгах FLEET2CLICK

20—30

ПО ОБЫЧНЫМ ЛОТАМ

40—60

ПО КАРШЕРИНГАМ

215

ЗА FORD TRANSIT

РЕКОРД



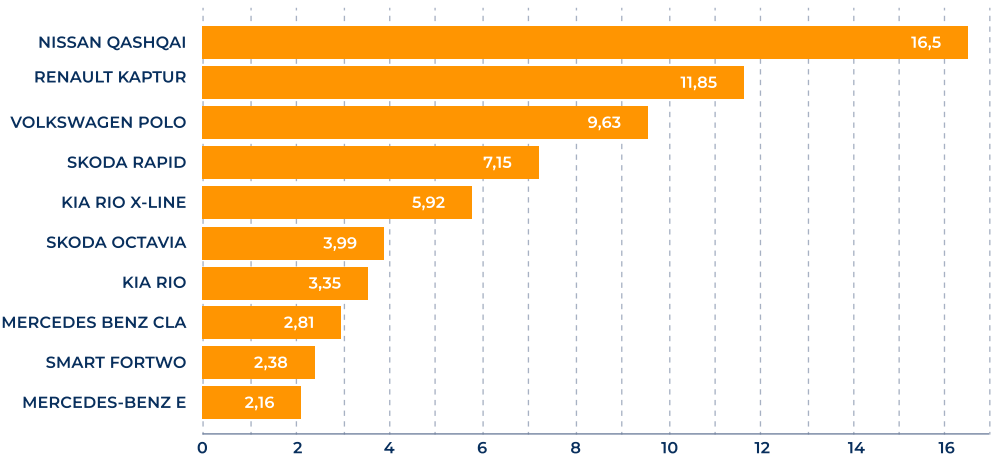
Какие машины продает каршеринг

По данным автоаукциона FLEET2CLICK, типичный автомобиль из каршеринга к моменту продажи выглядит следующим образом:

ПРОИЗВОДСТВО	Иномарка
ВОЗРАСТ	Пять лет
ПРОБЕГ	От 60 тыс. км до 200+ тыс. км, в среднем 100—150 тыс. км
УЧАСТИЕ В ДТП	Условия и тяжесть ДТП различаются: можно найти как автомобили без аварийной истории, так и машины с одним-двумя незначительными повреждениями
СОСТОЯНИЕ	За счёт регулярного обслуживания даже при большом пробеге износ часто оказывается ниже ожидаемого
ИСТОРИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ	Каршеринговые компании предоставляют полную и общедоступную информацию об истории эксплуатации автомобиля, включая все зафиксированные инциденты и ремонты

Как подчёркивают в Ситидрайве, не все авто продаются после полного цикла использования. Например, некоторые модели не очень популярны среди пользователей каршеринга, и их выводят из оборота раньше срока. При этом сама модель каршеринга выстроена так, чтобы машины независимо от пробега и срока эксплуатации были готовы к перепродаже и личному использованию.

Самые продаваемые машины каршеринга в 2024 году, %



Источники данных: [Автотека](#), [Авто.ру](#)

Почему машины из каршеринга пользуются спросом на вторичном рынке

Высокий спрос к автомобилям из каршеринга на вторичном рынке во многом определяется тем, как устроена сама модель эксплуатации:

- **ПРОЗРАЧНАЯ ИСТОРИЯ.**

Автомобили каршеринга не могут быть в залоге, угоне, запрете на регистрационные действия, а покупателю всегда есть кому предъявить претензию.

- **СРОК ЭКСПЛУАТАЦИИ.**

Автомобили в каршеринге используются в среднем три — шесть лет и выводятся из парка планово. Чтобы поддерживать уровень сервиса, машины заменяются по графику.

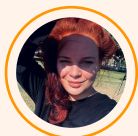
- **ХОРОШЕЕ СОСТОЯНИЕ.**

Забота об автопарке — обязательная часть бизнеса. Репутационные риски напрямую зависят от качества автомобилей, поэтому операторы экономически заинтересованы в том, чтобы автомобили оставались в хорошем состоянии.

«Бытует мнение, что каршеринги — это раздолбанные машины, на которые наплевать всем: и пользователям, и самим операторам. Тем, кто так говорит, очень рекомендую: — оценить стоимость нового автомобиля; — подумать, как можно построить бизнес с такими ценами, не заботясь об автопарке.

Представьте себе вселенную, в которой у машины каршеринга на ходу отвалились колеса и двигатель. Долго в такой вселенной будет существовать эта компания? Много автомобилей у нее будут брать в аренду?

Если хоть немного подумать, становится очевидно, что состояние автомобиля — первый и главный интерес каршеринговой компании. Это и репутация, и лояльность, и потом возможность выгодно продать актив. Поэтому проводятся регулярные ТО. В том числе поэтому компании очень внимательно относятся к тому, кто садится за руль их машин».



ПОЛИНА ВОЛКОВА

эксперт по новой мобильности,
главный редактор Мобилити

○ РЕГУЛЯРНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ.

Автопарк обслуживается на собственных или авторизованных станциях с соблюдением регламентов производителей.

○ РЕЙТИНГ ВОДИТЕЛЕЙ.

Он поощряет аккуратную езду и ограничивает доступ к сервису для агрессивных водителей, снижая износ автопарка.

90% СЛУЧАЕВ — НЕЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ
ЦАРАПИНЫ НА БАМПЕРАХ, ПОТЁРТОСТИ, МЕЛКИЕ ВМЯТИНЫ
НА МАШИНАХ ИЗ КАРШЕРИНГА

○ ЦЕНА НИЖЕ РЫНКА.

По данным объявлений и автоаукционов, автомобили из каршеринга в среднем предлагаются на 10% дешевле сопоставимых моделей того же года и пробега на массовых площадках.

Почему машины из каршеринга доступнее на вторичном рынке, чем частные

Несмотря на преимущества, автомобили из каршеринга часто выходят на вторичный рынок по цене ниже сопоставимых предложений того же года и пробега. Это объясняется особенностями бизнес-модели сервисов.

	АВТОМОБИЛИ КАРШЕРИНГОВ	ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ	
		АВТО.РУ*	АВИТО*
RENAULT ARKANA, 2021, 138,5 ТЫС. КМ	863 ТЫС. Р	1,5—1,6 МЛН Р	1,1—1,5 МЛН Р
VOLKSWAGEN POLO, 2018—2020, 82—260 ТЫС. КМ	551—950 ТЫС. Р	394 ТЫС. — 3,2 МЛН Р	435 ТЫС. — 1,9 МЛН Р
NISSAN QASHQAI, 2017—2019, 161—248 ТЫС. КМ	874 ТЫС. — 1,15 МЛН Р	884 ТЫС. — 2,1 МЛН Р	965 ТЫС. — 1,85 МЛН Р

*В выборку не включались автомобили с серьёзными повреждениями, учитывались машины из такси и лизинговых компаний.

Каршеринговые компании закупают автомобили крупными партиями на специальных условиях, что изначально снижает их себестоимость. В период эксплуатации такие машины не простаивают, а регулярно используются и приносят доход. А с учётом того, что цены на вторичном рынке выросли, даже низкая стоимость позволяет каршерингам заработать на их перепродаже.

На этом фоне показательна общая ситуация на рынке подержанных автомобилей. По данным «Автостата», средний возраст машин в России превышает 15 лет и продолжает расти, а реальный пробег автомобилей на вторичном рынке всё чаще выходит за пределы ранее считавшихся «нормальными» значений. При этом история эксплуатации таких автомобилей во многих случаях остаётся фрагментарной или непрозрачной.

Вывод

Данные вторичного рынка показывают: каршеринговые машины не «убитые», как часто принято считать. Их состояние — результат того, как устроен сам сервис: плановое обновление автопарка, регулярное обслуживание и постоянный контроль эксплуатации.

По информации Fleet2Click, автомобили из каршеринга стабильно входят в число самых востребованных лотов и собирают больше ставок, чем транспорт в такси и корпоративных парках. Если там машины часто ездят по семь лет и больше, то в каршеринге их выводят из эксплуатации раньше, не дожидаясь критического износа. Покупают их в основном профессиональные участники рынка — юрлица, включая службы доставки, корпоративные автопарки, такси и автошколы. Для них важны понятное состояние техники и прозрачная история.

Как Москва за десять лет стала мировым лидером каршеринга

Москва — редкий пример города, где каршеринг за десять лет стал полноценным городским транспортом. С 2015 года он вырос от нескольких десятков машин до десятков тысяч автомобилей и миллионов пользователей.

Среднее количество ставок на торгах FLEET2Click

с **350** → до **41** тысячи
ТЫСЯЧИ МАШИН В АВТОПАРКЕ

с **30** тысяч → до **1,7** млн
ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ

150 000+
ПОЕЗДОК В ДЕНЬ

ЧЕТЫРЕ ОПЕРАТОРА:



Делимобиль



Яндекс Драйв



BelkaCar



Ситидрайв

По данным Дептранса Москвы, 2025

Мы разобрались, какие решения позволили не просто запустить каршеринг, а встроить его в транспортную систему города, и как сочетание поддержки и регулирования сделало эту модель устойчивой.

1. Город сразу ответил на главный вопрос: что такое каршеринг?

Первое, что отличает Москву от многих других городов, — чёткая позиция властей. Еще в сентябре 2015 года, говоря о каршеринге, мэр Москвы Сергей Собянин не противопоставлял каршеринг другим видам транспорта.

«Во многих городах мира реализован современный проект каршеринга. Это дополнительная транспортная услуга. Она не заменяет общественный транспорт и такси, но дает горожанам еще одну возможность передвигаться, особенно там, где есть проблемы с трафиком. Человек берет машину в краткосрочную аренду, едет, куда ему надо, а затем оставляет ее там, где ему удобно.

Будем надеяться, что она приживется и в Москве, таким образом, снизив перепробег автомашин и нагрузку на наши улицы»



СЕРГЕЙ СОБЯНИН

Мэр Москвы

Новая модель аренды автомобилей встроилась в систему как гибкий слой между такси, личной машиной и общественным транспортом. Поскольку борьба с пробками — одна из главных задач департамента, власти столицы решили развивать каршеринг.

НА 100 ТЫС. МЕНЬШЕ
МАШИН ВЫЕЗЖАЕТ НА УЛИЦЫ
МОСКВЫ БЛАГОДАРЯ
КАРШЕРИНГУ.

ПЯТЬ-ШЕСТЬ ЧЕЛОВЕК
ЗА СУТКИ ПОЛЬЗУЕТСЯ ОДНИМ
КАРШЕРИНГОВЫМ
АВТОМОБИЛЕМ.

Источник данных: [Дептранс Москвы](#)

Такая позиция определила дальнейшее развитие сервиса. Если каршеринг — транспорт, значит:

- для него есть место в улично-дорожной сети,
- он должен быть встроен в парковочную систему,
- к нему применимы транспортные стандарты, а не запретительная логика.

2. Город выделил каршерингу парковочные льготы — и рынок взлетел

В 2015 году Дептранс Москвы запустил программу поддержки

и предоставил операторам льготы на платные парковки. Это решило сразу две задачи:

1

Город стимулировал пользователей оставлять арендованные автомобили на легальных платных стоянках.

2

Без льготной парковки экономика сервиса не сходилась даже для относительно небольших автопарков в 100 машин.

Так операторы получили возможность покупать парковочные разрешения по льготной цене (сегодня они обходятся примерно в 12 раз дешевле обычных), а пользователи могут свободно оставлять арендованные машины на платных стоянках.

370 тыс. ₽ в год

СТОИТ ЧАСТНОЕ
НЕОГРАНИЧЕННОЕ
ПАРКОВОЧНОЕ РАЗРЕШЕНИЕ

30,1 тыс. ₽ в год

ОБХОДИТСЯ ЛЬГОТНОЕ
РАЗРЕШЕНИЕ

Источники данных: mos.ru (1, 2), [Парковки Москвы](#)

На фоне роста стоимости парковки для частных автомобилей это решение ускорило масштабирование сервиса. Выгодные условия привлекли инвестиции, и в конце 2010-х Москва пережила каршеринговый бум.

«Форма краткосрочного проката, объединяющая преимущества общественного и личного транспорта, оказалась настолько популярной у жителей столицы, что сегодня московская система занимает лидирующее место в Европе по количеству поездок на одну машину и темпам развития», — отметил Максим Ликсутов в 2018 году.



МАКСИМ ЛИКСУТОВ

Заместитель мэра Москвы в Правительстве Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы

В 2016 году московский каршеринг стал самым быстрорастущим в мире, а в 2020-м — самым крупным по количеству автомобилей.

3. Город помог выстроить экономику каршеринга

Третья причина успеха — участие города в экономике сервиса. В 2018 году Москва начала субсидировать обновление автопарков каршеринга. За семь лет операторы получили 1,4 млрд ₽ субсидий, что позволило им компенсировать часть затрат на покупку 65 тыс. автомобилей.

СУБСИДИИ ВЫДАЮТСЯ НЕ АВТОМАТИЧЕСКИ, А ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ КОНКРЕТНЫХ УСЛОВИЙ:

- соответствие автомобилей техническим и экологическим требованиям;
- контролируемость и прозрачность работы сервиса;
- обеспечение безопасности и комфорта поездок.

В результате рынок рос не хаотично, а качественно. Автопарки быстро обновлялись, а сам сервис становился предсказуемым и для пользователей, и для города. Так, московский каршеринговый автопарк стал самым молодым в Европе. Средний возраст машин в нём — 1,5 года, по данным 2025 года.

4. Власти задали понятные правила для каршеринга

Четвертая составляющая формулы — характер регулирования. Москва отказалась от разовых и несистемных решений, не вводила избыточные ограничения.

ГОРОД ЗАДАЛ МИНИМАЛЬНЫЕ СТАНДАРТЫ КАЧЕСТВА. НАПРИМЕР, В КАРШЕРИНГЕ МОГУТ РАБОТАТЬ ТОЛЬКО

- машины не старше трех лет,
- с экологическим классом не ниже пятого,
- обязательно оснащённые телематикой для контроля эксплуатации и с действующим страхованием.

Одинаковые требования действуют и для операторов. Работать на рынке могут только компании, зарегистрированные в Москве.

У сервиса должна быть круглосуточная поддержка, чтобы пользователи могли получить помощь в любой момент — от проблем с машиной до вопросов по поездке.

5. Город не ограничивал развитие технологий

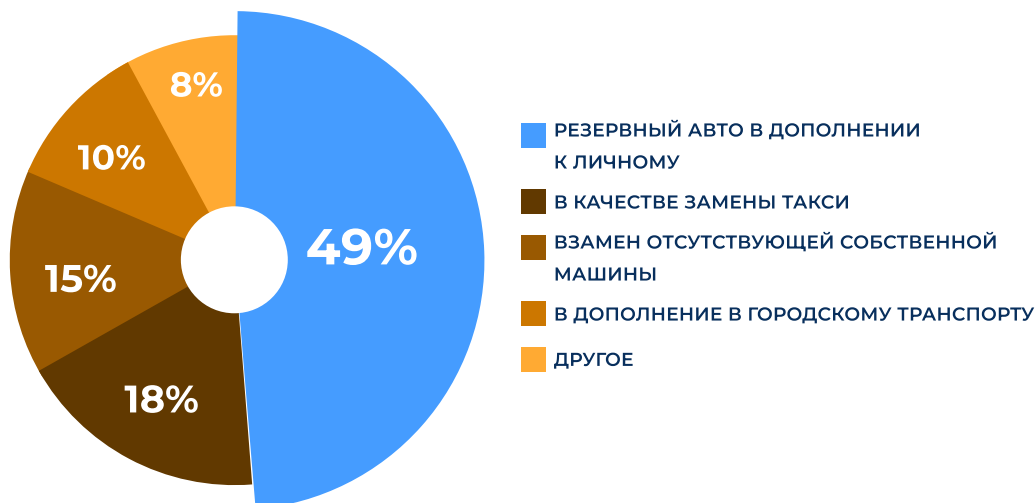
Пятый фактор — технологическая гибкость. Каршеринговые сервисы постоянно тестируют новые функции и сценарии поездок — от форматов аренды до способов использования автомобилей в городе. Москва этому не противилась: город не запрещал эксперименты, если они укладывались в действующие требования по безопасности, контролю и учёту поездок.

В ИТОГЕ СЕРВИСЫ СТАЛИ ТАКИМИ, КАКИМИ МЫ ПРИВЫКЛИ ИХ ВИДЕТЬ СЕГОДНЯ:

- Полностью цифровые — регистрация, проверка личности и оплата происходят в приложении онлайн
- Удобные для разных сценариев поездок — по городу и за его пределами, с разными тарифами, форматами аренды и категориями машин на все случаи жизни, а также с вариантами страхового покрытия;
- Управляемые в режиме реального времени — состояние машин контролируется с помощью цифровых инструментов;
- Готовые к колебаниям спроса благодаря динамическому ценообразованию;
- С рейтингами водителей, анализом стиля вождения и автоматическими ограничениями для рискованных поездок;
- Встроенные в городскую экосистему — сервисы интегрированы с приложением и порталом «Московский транспорт».

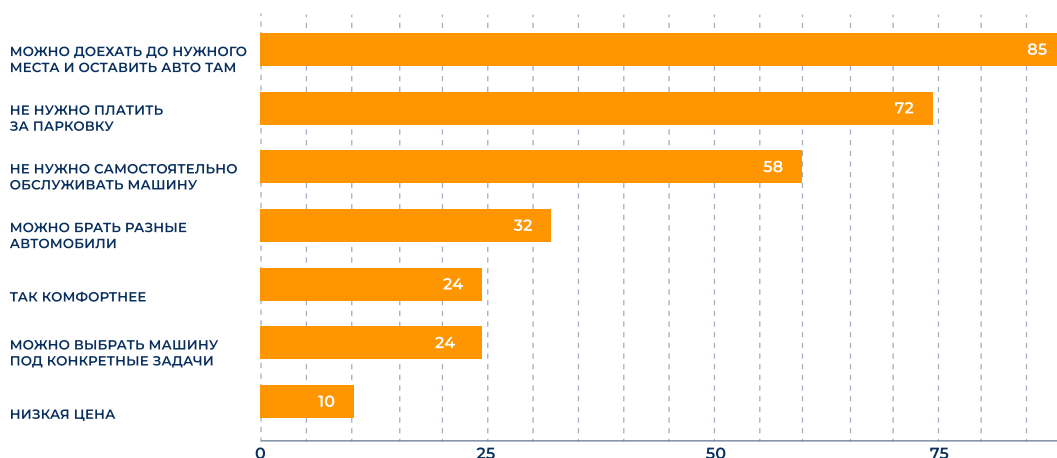
Как используют каршеринг москвичи

В 2025 году Инновационный центр «Безопасный транспорт» провёл опрос водителей в Москве и Московской области. Результаты показывают, что 49% опрошенных чаще всего используют каршеринг как резервный авто в дополнение к личному.



Каршеринг выбирают прежде всего из-за удобства. На нём можно доехать до нужного места и оставить машину там, где это удобно, не думая о парковке и обслуживании. Важна и гибкость: сервис подходит для разных сценариев поездок — от разовых выездов до подмены личного авто

Почему москвичи пользуются каршерингом, %



Источник данных: [Московский транспорт](#)

Формула успеха Москвы: роль города в развитии каршеринга

Опыт Москвы показывает, что устойчивое развитие каршеринга не сводится к одному решению. Рост сервиса складывается из нескольких факторов:

- позиции города — каршеринг сразу признали видом транспорта и частью транспортной системы;
- участия города в экономике сервиса — субсидий, льготной парковки и понятных условий для инвестиций;
- технологической гибкости — возможности запускать новые функции;
- масштаба города — высокой плотности населения и спроса на короткие поездки.

Кроме того, масштаб города с высокой плотностью населения, развитой цифровой инфраструктурой и спросом на короткие поездки сыграл в пользу каршеринга. Все вместе позволило каршерингу вырасти в Москве и закрепиться как устойчивый городской транспорт.

Кикшеринг

Сервис краткосрочной аренды электросамокатов и других СИМ в России

Содержание раздела

- 34 — «Правовой вакуум в сфере частных СИМ стоит жизни многим людям». Анна Гурарий о регулировании микромобильности в России
- 40 — Правовое регулирование СИМ и новая мобильность: главные идеи доклада Алёны Досаевой

Эксперт раздела



АННА ГУРАРИЙ

председатель Екатеринбургской городской думы, кандидат социологических наук и экс-декан УрФУ



АЛЕНА ДОСТАЕВА

Руководитель правового управления развития новых видов мобильности Дептранса Москвы

Партнёр раздела



АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ

экспертиза по безопасности кикшеринга

«Правовой вакуум в сфере частных СИМ стоит жизни многим людям». Анна Гурарий о регулировании микромобильности

**АННА ГУРАРИЙ**

председатель
Екатеринбургской
городской думы, кандидат
социологических наук
и экс-декан УрФУ

Екатеринбург считается одним из самых молодежных городов России. Четверть населения — это граждане от 14 до 35 лет. Это напрямую отражается на городской жизни: совершеннолетние молодые люди быстрее всего привыкают к новым услугам — от доставки еды до способов передвижения по городу. В результате растёт спрос на гибкий персональный транспорт и активно развиваются сервисы аренды самокатов.

11,3 млн

ПОЕЗДОК ЗА СЕЗОН 2025 ГОДА

>50 000ПОЕЗДОК КАЖДЫЙ ДЕНЬ
НА САМОКАТЕ

ЯНДЕКС GO



МТС ЮРЕНТ



WHOOSH

Чтобы понять, как СИМ влияют на транспортную систему Екатеринбурга и какие решения нужны городу, мы поговорили с Анной Гурарий — председателем Екатеринбургской городской думы, кандидатом социологических наук и экс-деканом УрФУ.

Насколько популярны самокаты в Екатеринбурге?

В городе очень высокое транспортное проникновение самокатов. Так, по данным операторов, ежедневно в городе совершается больше 50 000 поездок на самокате. Это треть всех поездок на метро в Екатеринбурге за день! По информации Екатеринбургского метрополитена, ежедневно происходит в среднем 155 000 поездок.

Какие правила для СИМ работают в городе?

В Екатеринбурге действуют правила, регулирующие движение СИМ, и они во многом схожи с московскими. Например, есть зоны с ограничением скорости для арендных самокатов и территории, где их использование запрещено. Границы этих зон определены в соглашениях, которые город заключает с кикшеринговыми компаниями.

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%.

ПРИМЕЧАНИЕ ОТ РЕДАКЦИИ

Согласно ПДД, средствами индивидуальной мобильности можно пользоваться с 7 лет в сопровождении взрослых и с 14 лет самостоятельно.

В кикшеринге детям регистрироваться нельзя — с момента запуска сервисов они направлены на работу только с совершеннолетними пользователями. Для регистрации нужно указать контактные данные, банковскую карту и подтвердить, что пользователю исполнилось 18 лет.

Исключение: с 2024 года в некоторых городах аренда самокатов Whoosh доступна с 16 лет. По данным Whoosh, у подростков с 16 до 18 лет уровень аварийности не отличается от стандартного уровня взрослых.

Какие инициативы вы предлагаете для регулирования СИМ?

В декабре этого года я выступала на пленарном заседании Палаты молодых законодателей при Совете Федерации и отметила, что частный пользователь СИМ сейчас фактически анонимен и бесконтролен.

Если с кикшеринговыми компаниями в муниципалитетах заключаются соглашения, которые закрепляют правила езды на СИМ, то правовой вакуум в сфере частных СИМ стоит здоровья и даже жизни многим людям.

Введение обязательной идентификации для всех сделало бы использование самокатов более прозрачным и позволило бы в целом быстрее сформировать культуру вождения, а правоохранительным органам — эффективнее следить за нарушением общественного порядка.

	ЧАСТНЫЙ ЭЛЕКТРОСАМОКАТ	АРЕНДНЫЙ ЭЛЕКТРОСАМОКАТ	ЭЛЕКТРОМОПЕД / СКУТЕР
СТАТУС ПО ПДД	СИМ	СИМ	МОПЕД (ТС)
СКОРОСТЬ	РАЗГОНЯЕТСЯ ДО 50—60 КМ/Ч	20—25 КМ/Ч, УСТАНОВЛЕНА ОПЕРАТОРОМ	ДО 50 КМ/Ч
ВОЗРАСТНОЙ КОНТРОЛЬ	НЕТ	АВТОМАТИЧЕСКИ (16—18+ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ОПЕРАТОРА)	ПО ВОДИТЕЛЬСКИМ ПРАВАМ (16+)
ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ/ЗОН	НЕ КОНТРОЛИРУЕТСЯ	ДА, ОГРАНИЧЕНО ТЕХНИЧЕСКИ	НЕ КОНТРОЛИРУЕТСЯ АВТОМАТИЧЕСКИ
ОБУЧЕНИЕ ПДД	ПО ЖЕЛАНИЮ	ВСТРОЕНО В СЕРВИС	ОБУЧЕНИЕ ПРИ ПОЛУЧЕНИИ ПРАВ
МОЖНО ЛИ ЗАПРЕТИТЬ ДОСТУП ЗА НАРУШЕНИЯ?	НЕТ	ДА, БЛОКИРОВКА АККАУНТА	ДА, ЛИШЕНИЕ ПРАВ

Меры по регулированию

Еще в июле я предложила несколько мер по регулированию СИМ на заседании Палаты молодых законодателей Совета Федерации.

1. ВВЕСТИ ПОНЯТИЕ «ВОДИТЕЛЬ СРЕДСТВА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ»

Сейчас в ПДД РФ СИМ отнесены к транспортным средствам, а лица, использующие их для передвижения, считаются водителями. Однако на уровне КоАП РФ отдельная категория «водитель СИМ» отсутствует: при назначении ответственности такие лица относятся к «иным участникам дорожного движения». В результате размер штрафов за нарушение ПДД сопоставим с санкциями для пешеходов и велосипедистов, несмотря на более высокие скорости и потенциальную опасность СИМ.

ЧТО ОТНОСИТСЯ К СИМ

- ✓ Электросамокат (до 25 км/ч, до 0,25 кВт)
- ✓ Гироскутер
- ✓ Моноколесо
- ✓ Сегвей
- ✓ Электроролики / электроскейты

ЧТО НЕ ОТНОСИТСЯ К СИМ

- ✗ Электровелосипед мощнее 250 Вт или быстрее 25 км/ч
- ✗ Электросамокат >25 км/ч или мощнее 250 Вт
- ✗ Мопед/скутер до 50 км/ч
- ✗ Мотоцикл
- ✗ Велосипед (классический, без мотора)
- ✗ Гироскутер с сиденьем (если >250 Вт)
- ✗ Электроколяска (медицинская)
- ✗ Детский самокат / беговел

2. ВВЕСТИ ВОЗРАСТНОЕ ОГРАНИЧЕНИЕ 16+ И ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ПОЛУЧЕНИЕ КАРТЫ ВОДИТЕЛЯ СИМ С ИДЕНТИФИКАЦИЕЙ ЧЕРЕЗ ГОСУСЛУГИ (АНАЛОГ FAN ID)

Для чего нужна идентификация пользователей частных и арендных СИМ?

К сожалению, одной из проблем остается незнание и нарушение существующих правил дорожного движения для СИМ. Большинство пользователей не спешиваются перед переходом дорог, по-прежнему много тех, кто ездит на одном самокате вдвоем, нарушает правила парковки, а частные самокаты, кроме прочего, не соблюдают скоростной режим.

НА **20%**

СНИЗИЛАСЬ АВАРИЙНОСТЬ
НА АРЕНДНЫХ САМОКАТАХ
В 2025 ГОДУ

НА **30%**

СНИЗИЛОСЬ КОЛИЧЕСТВО ДТП
С СИМ В 2025 ГОДУ

98,4%

ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ ПОСЛЕ
ПЕРВОГО ШТРАФА
НЕ НАРУШАЮТ ПРАВИЛА
И ПРОДОЛЖАЮТ
ИСПОЛЬЗОВАТЬ САМОКАТ
В 2025 ГОДУ

При этом многие пользуются чужими учетными записями, когда арендуют самокат, хотя передача транспортного средства нарушает правила аренды и наказывается операторами. Здесь мы вновь возвращаемся к инициативе введения электронной карты водителя СИМ по типу FAN ID с обязательной идентификацией через Госуслуги.

Важно, что идентификацию должны проходить все водители СИМ: как те, кто берет самокат в аренду, так и те, кто пользуется собственным СИМ. По информации Научного центра безопасности дорожного движения МВД России, количество ДТП с участием СИМ, владельцами которых являются физлица, за первое полугодие 2025 года увеличилось на 13,6% по сравнению с прошлым годом.

Как думаете, обязательная верификация — не излишнее регулирование?

Не думаю, что введение каких-то дополнительных мер, таких как, например, идентификация, обидит тех, кто ездит аккуратно. Для них не изменится ничего, кроме необходимости идентификации. Наоборот, людям будет спокойнее: арендовал конкретный самокат или вышел на улицу с собственным транспортным средством, от точки А в точку Б доехал без нарушений — претензий быть не может.

Любой город — общность совместно проживающих на его территории людей. Мы говорим не только о тех, кто использует или не использует СИМ. Речь идет про взаимное уважение — к соседям, к пассажирам, с которыми оказываешься в транспорте, к людям, с которыми в один момент времени проводишь досуг в общественных пространствах. Это уважение, по-моему, и является основой гармоничного совместного существования и развития.

Почему горожан беспокоят электровелосипеды?

В последнее время я наблюдаю снижение количества обращений от граждан по вопросам электросамокатов, но мы видим рост жалоб на электровелосипеды. Частные электровелосипеды способны развивать еще большую скорость, чем электросамокаты, и обладают еще большими габаритами. При неграмотном использовании электровелосипеды создают серьезную угрозу безопасности окружающим.

Здесь важно учитывать правовой статус таких устройств. Согласно ПДД, электровелосипед считается велосипедом только в том случае, если мощность его двигателя не превышает 0,25 кВт и мотор автоматически отключается при скорости более 25 км/ч. В этом случае водитель обязан соблюдать правила, установленные для велосипедистов.

Однако многие частные электровелосипеды имеют значительно более высокую мощность. Формально такие устройства уже относятся к категории мопедов и должны двигаться по проезжей части, а не по тротуарам.

Успевают ли городская инфраструктура за развитием СИМ?

Это еще одна проблема. Новые средства индивидуальной мобильности появляются быстрее, чем инфраструктура города приспосабливается к этим вызовам.

Выделенные полосы движения есть, но, во-первых, не везде, во-вторых, там, где они существуют, — зачастую отсутствует культура их использования. С этой точки зрения путь полного запрета СИМ ведет в никуда. Мы не можем и не должны отказываться от развития и прогресса. Вопрос в том, что эта история должна существовать не хаотично, а быть грамотно вписана в городские реалии и регламентироваться определенными правилами.

Правовое регулирование СИМ и новая мобильность: главные идеи доклада Алёны Досаевой

**АЛЁНА ДОСАЕВА**

руководитель правового управления развития новых видов мобильности Дептранса Москвы

Итоги секции «Правовой режим новых видов средств городской мобильности» (27 ноября 2025)

В ноябре на конференции «Кутафинские чтения» в МГЮА им. О. Е. Кутафина впервые прошёл круглый стол, полностью посвящённый регулированию средств новой городской мобильности. Для отрасли СИМ это важный маркер зрелости: тема вышла за пределы профильных ведомств, ее обсуждают на платформе ведущего вуза страны.

В секции выступила Алёна Досаева, руководитель правового управления развития новых видов мобильности Дептранса Москвы. Она рассказала об актуальных проблемах регулировании СИМ, курьеров и роверов в столице. Мы выделили главное из её выступления.

Нормативная база по СИМ заложена, но её нужно расширять

Спикер отметила, что сейчас в ПДД уже закреплены ключевые признаки СИМ и определены базовые правила их использования. Однако динамика рынка и рост числа пользователей требуют более глубокого нормативного регулирования.

Развитие операторов аренды электросамокатов и курьерской доставки в Москве

Более 85% поездок происходит по транспортному сценарию



Динамика развития сервисов аренды электровелосипедов



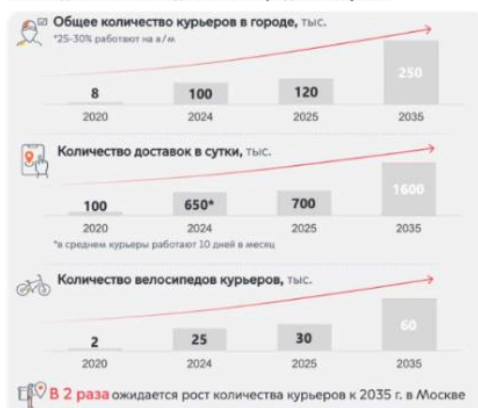
Динамика развития личных СИМ*



*Данные по личным СИМ представлены на основе открытых источников

Более 1 млн поездок в день в городе совершается на транспорте последней мили

Рынок доставки последней мили продолжает расти



Москва первой выстроила систему управления сферы микромобильности и продолжает усиливать правовые инструменты. В городе действует оферта с операторами и установлены требования к сервисам и устройствам:

- автоматическое ограничение скорости до 25 км/ч;
- медленные зоны;
- запрет использования СИМ лицами младше 18 лет;
- верификация пользователей через mos.ru;
- передача данных о поездках через городские системы;
- требования к внешнему виду самокатов.



Регулирование работы операторов сервисов аренды электросамокатов Офертой ГКУ ЦОДД с 2018 года



Требования к самокатам



- Исправной звуковой сигнал
- Окраска в соответствии с требованиями Департамента транспорта
- Электронный гибкий замок
- Оборудование номерными знаками



Все самокаты сервисов соответствуют ГОСТ Р 70514-2022



Требования к операторам



Передача данных о самокатах в ЕРНИС



Интеграция с приложением «Московский транспорт»



Верификация пользователей через [Mos.ID](https://mos.id)



Автоматическое ограничение скорости до 25 км/ч



Соблюдение установленных в городе «медленных зон»



Запрет ездить на самокатах вдвоем



Запрет ездить на самокатах лицам младше 18-ти лет

Источник — презентация Алёны Досаевой

Эти меры позволяют:

- **ОГРАНИЧИВАТЬ СКОРОСТЬ**
у социальных объектов, ЖК, у учебных заведений и пр.
- **ФИКСИРОВАТЬ НАРУШЕНИЯ КАМЕРАМИ**
для выставления штрафов и блокировки аккаунтов операторами.
- **ИСКЛЮЧИТЬ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ**
в сервисах.

Алёна Досаева напомнила, что Правительством Российской Федерации утверждена дорожная карта мероприятий по регулированию СИМ, согласно которой в период с 2024 по 2026 год планируется внедрить несколько ключевых изменений:

- государственную регистрацию СИМ;
- установление ответственности владельцев СИМ;
- обновление ПДД и инфраструктурных норм;
- разграничение полномочий РФ и регионов;
- обязательные технические требования и сертификация.

Перспективы развития регулирования СИМ и электровелосипедов

Дорожная карта мероприятий по регулированию СИМ (утв. М.Ш. Хуснуллиным 11.10.2023)

Решаемый вопрос	Необходимые изменения в НПА	Ответственный орган	Сроки (бюджетно-переносится)
1 Государственная регистрация СИМ	• Постановление Правительства РФ о государственной регистрации ТС	МВД РФ	Сентябрь 2025
2 Ответственность владельцев СИМ	• КоАП РФ – законопроект № 604809-8 • Москва внесла поправки: – Об автоматическом администрировании через КФВФ – О повышенных штрафах в городах федерального значения	Государственная Дума	Май 2026
3 Актуализация правил движения по инфраструктуре	• ПДД РФ	Минтранс РФ	Май 2026
4 Полномочия регионов регулировать СИМ	• Изменения в Федеральные законы о безопасности дорожного движения и об организации дорожного движения	Минтранс РФ	Декабрь 2024
5 Обязательные технические требования к СИМ	• Перечень продукции, подлежащей обязательной сертификации (утв. постановлением Правительства РФ) • ГОСТы по СИМ и электровелосипедам	Минпромторг РФ	Июль 2026

Реализация дорожной карты позволит четко разграничить транспортные средства новой мобильности в ПДД, включая отнесение электровелосипедов к категории СИМ. Это повысит эффективность администрирования нарушений и создаст основу для более точного правоприменения. Кроме того, субъекты РФ в рамках полученных полномочий смогут учитывать региональные особенности при регулировании новой мобильности.

Категории СИМ и электровелосипедов смешаны в ПДД и требуют разграничения

АКТУАЛЬНАЯ ПРОБЛЕМА:

- электросамокат >25 км/ч или мощнее 250 Вт;
- массовое использование ТС, фактически являющихся мопедами, но двигающихся по инфраструктуре для СИМ и велосипедов — например, велосипеды курьеров.

Электросамокаты и электровелосипеды относятся к одному сегменту новой мобильности, однако в ПДД закреплены разные признаки этих устройств. Поэтому к ним должны применяться отдельные подходы к регулированию, в том числе при определении инфраструктуры, приоритетов движения и требований к оборудованию.

Какие инициативы вы предлагаете для регулирования СИМ?

В декабре этого года я выступала на пленарном заседании Палаты молодых законодателей при Совете Федерации и отметила, что частный пользователь СИМ сейчас фактически анонимен и бесконтролен.

Если с кикшеринговыми компаниями в муниципалитетах заключаются соглашения, которые закрепляют правила езды на СИМ, то правовой вакуум в сфере частных СИМ стоит здоровья и даже жизни многим людям.

Признаки в ПДД РФ	Разница в приоритетности движения по ПДД РФ						
<div>СИМ<ul style="list-style-type: none">• Одно или несколько колес (роликов)• Предназначено для индивидуального передвижения• Оборудовано двигателем (двигателями)• Электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства</div> <div>Электровелосипед<ul style="list-style-type: none">• По крайней мере два колеса• Приведение в движение – мускульной энергией водителя или двигателем• Наличие электродвигателя мощностью до 0,25 кВт, который автоматически отключается на скорости больше 25 км/ч</div>	<table><tr><td> 1 Велоинфраструктура</td><td> 1 Велоинфраструктура</td></tr><tr><td>2 Тротуар</td><td>2 Правый край проезжей части (максимальная скорость потока не ограничена)</td></tr><tr><td>3 Правый край проезжей части (при максимальной скорости потока – 60 км/ч)</td><td>3 Тротуар</td></tr></table>	 1 Велоинфраструктура	 1 Велоинфраструктура	2 Тротуар	2 Правый край проезжей части (максимальная скорость потока не ограничена)	3 Правый край проезжей части (при максимальной скорости потока – 60 км/ч)	3 Тротуар
 1 Велоинфраструктура	 1 Велоинфраструктура						
2 Тротуар	2 Правый край проезжей части (максимальная скорость потока не ограничена)						
3 Правый край проезжей части (при максимальной скорости потока – 60 км/ч)	3 Тротуар						

Признаки СИМ и электровелосипеда, установленные в ПДД.
Источник — презентация Алёны Досаевой

Сейчас мощные и тяжелые устройства, которые по характеристикам относятся к мопедам, передвигаются по инфраструктуре для СИМ, в том числе среди пешеходов. Это создаёт риски для всех участников дорожного движения.

Регулирование курьерских компаний

В 2024 году Москва стала первым городом в России, где появились отдельные правила для курьеров. Требования распространяются на электровелосипеды и СИМ, используемые для доставки.

Обязательные условия:

- ограничение скорости до 25 км/ч по всему городу и ниже — в «медленных зонах»;
- идентификационные номера;
- передача городу треков поездок;
- требования к внешнему виду — опрятность, отсутствие коррозии.

 Регулирование курьерской доставки с 2024 года на основании решения Антитеррористической комиссии Москвы



- Решение АТК Москвы от 26.12.2023
- Приказ Департамента транспорта Москвы от 11.04.2024 № 61-02-196/24

Установлены обязанности для курьерских компаний, включая необходимость соблюдать требования к электровелосипедам и СИМ курьеров:



Наличие идентификационных номеров



Ограничение скорости до 25 км/ч



Ограничение скорости в «медленных зонах»



Передача данных о поездках



Опрятный внешний вид и отсутствие коррозии



Источник — презентация Алёны Досаевой

Роверы — новая точка регулирования

СПОРНЫЙ ВОПРОС: ОТНОСИТЬ ЛИ РОВЕРЫ К ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ ПО СМЫСЛУ ПДД РФ?

Роверы — новая категория городской логистики. Это автономные устройства доставки на колёсном шасси. По данным Дептранса Москвы, сейчас в городе более 200 таких устройств в 21 районе. Они развозят около 1,5 тыс. заказов в сутки.

Роверы как новая категория городской мобильности

Ровер – автономное устройство на колёсном шасси, оснащенное автоматизированной системой управления и предназначенное для оказания услуг

• Предназначены для доставки заказов в радиусе двух километров, в день один ровер доставляет порядка 100 заказов

• С момента запуска роверы компании «Яндекс» проехали более 5 млн км и выполнили более 590 тыс. заказов

• Передвигаются по тротуарам со скоростью 5-9 км/ч

Федеральное регулирование

- НПА федерального уровня, регулирующие разработку и эксплуатацию роверов, отсутствуют
- ПДД к функционированию роверов неприменимы, поскольку роверы не являются участниками дорожного движения

Компания «Яндекс» инициировала ЭПР о роверах

В конце августа 2025 года завершено публичное обсуждение проекта ЭПР на Федеральном портале проектов НПА

- Срок ЭПР – 3 года
- Территория проведения – 36 субъектов РФ
- Зоны эксплуатации роверов: велоинфраструктура и зоны движения пешеходов, а также внутри зданий
- Скорость ровера – не больше 25 км/ч, а на тротуарах и в пешеходных зонах – не больше 10 км/ч
- Страхование ответственности на сумму 500 тыс. руб. для каждого ровера за причинение вреда
- Соблюдение установленных в субъекте РФ требований к:
 - Номерным знакам
 - Передаче данных в информационные системы
 - Местам остановки и стоянки

Регулирование в городе Москве

Решением Антитеррористической комиссии Москвы от 29.08.2025 № 4-20-209/25 введены требования к роверам в целях повышения антитеррористической защищенности города Москвы

Требования к роверам в рамках АТК

- Оснащение номерными знаками
- Передача данных о поездках
- Соблюдение единых требований к внешнему виду
- Ограничение максимальной скорости движения
- Соблюдение мест стоянки и остановки

Сейчас федеральное регулирование роверов отсутствует, ПДД на роверы не распространяются, поэтому нужны отдельные нормы.

БАЗОВАЯ АРХИТЕКТУРА РЕГУЛИРОВАНИЯ

УЖЕ ФОРМИРУЕТСЯ В МОСКВЕ:

- номерные знаки;
- передача данных;
- требования к внешнему виду;
- контроль скорости (25 км/ч, в пешеходных зонах — до 10 км/ч).

Регулирование средств новой мобильности быстро становится одной из ключевых задач городской транспортной политики. Практика Москвы показывает — основы регулирования уже заложены и дают результат. Однако развитие технологий требует новых условий и правил.

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

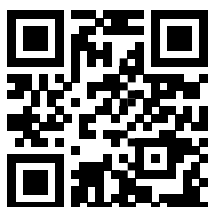
дизайнер, иллюстратор

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