

ВЫПУСК #12

МОБЙЛИТИ

ЖУРНАЛ О НОВОЙ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ В РОССИИ

БЕЗОПАСНОСТЬ
КАРШЕРИНГ
КИКШЕРИНГ
ИНФРАСТРУКТУРА
АНАЛИТИКА

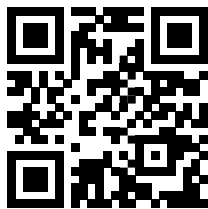


О чём этот выпуск

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 двенадцатый выпуск!



Электронная версия журнала

[Подписаться на ежемесячную
рассылку журнала](#)

Контакты редакции

EDITORS@MOBILITYMAG.RU

Прислать материал, опубликовать
экспертную колонку

HI@MOBILITYMAG.RU

Общие вопросы

PARTNERS@MOBILITYMAG.RU

Сотрудничество, реклама в журнале

Над выпуском работали

ПОЛИНА ВОЛКОВА

главный редактор

ЮРИЙ НИКОЛАЕВ

руководитель проекта

ЮЛИЯ ЦАЙ

выпускающий редактор

ИЛЬЯ СКЛЮЕВ

редактор

АЛЕКСАНДРА БОДИНА

автор

АНДРЕЙ ВДОВЕНКО

автор

АНАСТАСИЯ НЕКРАСОВА

дизайнер

Содержание

Кикшеринг

- 5 Как Китай выстроил микромобильность:
420 млн электровелосипедов и удобная инфраструктура
КАК ЭТО РАБОТАЕТ
- 15 Что не так с общественным голосованием
о самокатах в Хабаровске
МНЕНИЕ ЭКСПЕРТОВ
- 24 Город и кикшеринг: выбираем самые спорные
транспортные инициативы
АНТИИТОГИ ГОДА

Каршеринг

- 31 Каршеринг как часть городской
транспортной системы: итоги 2025
РАЗБОР
- 36 Как похорошела: самые классные транспортные
решения Москвы в 2025 году
РАЗБОР
- 48 Каршеринг: выбираем самые спорные
транспортные инициативы
АНТИИТОГИ ГОДА

Словарь

- 50 Основные понятия

Кикшеринг

Сервисы краткосрочной аренды электросамокатов и других СИМ в России

Эксперты раздела



АРТЁМ ШЕЙКИН

первый зампред Комитета СФ по конституционному законодательству и госстроительству



АЛЕКСАНДР КОЛБИН

хабаровский урбанист, краевед,
гид, антрополог



ДМИТРИЙ БАРАНОВ

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



ДМИТРИЙ ГУСЕВ

предприниматель
и общественный деятель



НАТАЛЬЯ ПИРОВА

архитектор проектов мастер-плана
ГК Самолёт



СВЯТОСЛАВ МУРУНОВ

урбанист, эксперт по комплексному развитию территорий,
автор Телеграм-канала «Прикладная урбанистика»

Партнёр раздела



АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ

экспертиза по безопасности
кикшеринга

Как Китай выстроил микромобильность: 420 млн электровелосипедов и удобная инфраструктура

Китай — мировой лидер по числу электровелосипедов и по объёму производства.

Сегодня в стране около 420 миллионов электровелосипедов. Почти столько же, сколько автомобилей: в Китае зарегистрировано 460 миллионов машин, по данным Министерства общественной безопасности.

Для китайских городов такая популярность электровелосипедов — результат осознанной и долгосрочной государственной политики. Рассказываем, какие управленческие решения позволили встроить микромобильность в повседневную жизнь городов.

Почему электровелосипеды так популярны в Китае?

Китай — крупнейший производитель и потребитель электровелосипедов в мире.

90%

ЭЛЕКТРОБАЙКОВ,
ПРОИЗВОДИМЫХ В МИРЕ,
ПОКУПАЮТ В КИТАЕ

КАЖДЫЙ ЧЕТВЕРТЫЙ
ЖИТЕЛЬ СТРАНЫ ВЛАДЕЕТ
ЭЛЕКТРОБАЙКОМ

У КАЖДОГО ВТОРОГО
ШАНХАЙЦА ЕСТЬ
ЭЛЕКТРОВЕЛОСИПЕД

Источник данных: [ITDP](#)

Для многих китайцев, особенно молодых, электровелосипед — не просто транспорт, а часть повседневного образа жизни. Электробайки выпускают в разных дизайнах и комплектациях: с навигацией, зарядкой для смартфона и даже с возможностью подключить мини-проектор, чтобы посмотреть фильм на свежем воздухе.

Есть несколько причин, почему электровелосипеды в Китае так популярны:

О СОЦИАЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ

Всплеск продаж пришёлся на период после пандемии, когда люди стали чаще выбирать индивидуальный транспорт. Быстрая урбанизация и высокая плотность застройки усилили нагрузку на общественный транспорт и подтолкнули горожан искать более гибкие способы передвижения.

О ОСОБЕННОСТИ ГОРОДСКОГО УСТРОЙСТВА

Для жителей мегаполисов, вроде Пекина, электровелосипед часто оказывается быстрее автомобиля и удобнее метро: он позволяет объезжать пробки, не зависеть от пересадок и экономить время.

«Последняя миля» в Китае носит отличительный характер, поскольку историческая планировка Пекина формирует крупные кварталы. Хутуны — это традиционные узкие жилые улицы исторического Пекина, вокруг которых формировалась застройка с дворовыми домами. Длина таких улиц часто превышает 700 метров, а расстояние между параллельными хутунами составляет 60–80 метров. Для сравнения, в Манхэттене размер квартала — около 244×61 м. Это означает, что проехать несколько кварталов в Китае до метро часто удобнее, чем пройти это расстояние пешком».



НАТАЛЬЯ ПИРГОВА

архитектор проектов мастер-плана
ГК Самолёт

Так, пекинцы в комментариях корреспонденту CGTN подчёркивают, что, несмотря на текущее разнообразие и качество городского транспорта, они выбирают электробайки. Если на машине нужно утром добираться до работы час, на метро — час и 20 минут, то на велосипеде на дорогу уходит всего полчаса.

«От моей компании до моего жилья нет прямого общественного транспорта, и лучше всего подходит электровелосипед, который даёт мне дополнительные полчаса сна и отдыха каждый день»

Сяо

жительница Пекина, в комментарии для CGTN

О УДОБСТВО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ И ДЕШЕВИЗНА

Сервисы байкшеринга в Китае наряду с другим городским транспортом и такси интегрированы с наиболее популярными способами оплаты по QR — WESNAT PAY и ALIPAY. Это позволяет не думать о различных транспортных картах и их пополнении. К тому же поездки обходятся весьма дёшево.

«Сервисы проката, например, Hello Ride очень доступны: средняя цена поездки 1–5 юаней (до 50 рублей). Сервис встроен в приложение Alipay, можно взять и сдать велосипед за минуту».



НАТАЛЬЯ ПИРОГОВА

архитектор проектов мастер-плана
ГК Самолёт

Что делают власти Китая для развития микромобильности

Развитие микромобильности в Китае стало результатом комплексного подхода со стороны государства и муниципалитетов. Власти параллельно выстраивали транспортную политику, инвестировали в инфраструктуру, вводили экономические стимулы и настраивали регулирование, последовательно интегрируя электровелосипеды в городскую транспортную систему.

Курс на комфортную городскую среду

Города борются с шумом и загрязнением воздуха. Электровелосипеды стали частью экологической и транспортной политики.

Почему Китай поддерживает электровелосипеды

- тише бензинового транспорта;
- безопаснее мотоциклов и автомобилей;
- почти не создают парниковых выбросов при поездках;
- подходят для повседневных поездок;
- доступны для большинства жителей.

Что делают власти

- Поддерживают электротранспорт на государственном уровне с начала 1990-х.
- Поощряют мультимодальные поездки: первые 30–60 минут бесплатны или стоят очень дешево, чтобы добраться до ближайшего метро или автобусной остановки.
- Субсидируют обновление парка электровелосипедов — только за первую половину 2025 года по программе утилизации китайцы приобрели почти 8,5 млн электробайков.
- Постепенно ограничивают бензиновый транспорт в городах — например, власти китайской провинции Хайнань к 2030 году собираются полностью запретить продажу машин с бензиновыми или дизельными двигателями.

Результат

Во многих китайских городах пользоваться электровелосипедом проще и выгоднее, чем мотоциклом или автомобилем.

Развитие инфраструктуры

Администрации городов инвестируют в городскую мобильность, делая маршруты быстрее, безопаснее и удобнее.

Что строят власти

- непрерывные сети веломаршрутов;
- физически отделённые велополосы и дорожки;
- тоннели и эстакады для велосипедистов;
- парковки у транспортных узлов и в людных местах;
- безопасные объезды автобусных остановок и перекрёстков.

Результат

На городских магистралях выделяют полосы с приоритетом для велосипедов и электромопедов, а часть тротуаров используют для парковки и хранения микромобильного транспорта.

«В крупных китайских мегаполисах классическая городская магистраль представляет собой 4+4 полосы с выделенной полосой для совмещённого использования, где приоритет есть у велосипедов и электромопедов. Сервисная часть тротуара отдана под хранение арендных самокатов и парковки электромопедов».



НАТАЛЬЯ ПИРОГОВА

архитектор проектов мастер-плана
ГК Самолёт

Удачные примеры развития велоинфраструктуры в Китае



Источник: [news.cgtn](https://news.cgtn.com)

8,7 млн

НАСЕЛЕНИЕ ГОРОДА

~ 5,6 млн

ЭЛЕКТРОВЕЛОСИПЕДОВ

Что сделали

- разработали комплексный проект развития городского транспорта с фокусом на микромобильность;
- построили велодорожки за счёт сокращения автомобильных парковок и переоборудования мотоциклетных полос;
- организовали тоннели и эстакады для велосипедистов в транспортных узлах;
- сделали безопасные объезды автобусных остановок и зоны ожидания на крупных перекрёстках

Результат

Электровелосипед стал основным видом транспорта в городе, а отделённая от проезжей части велоинфраструктура заметно повысила безопасность и пропускную способность улиц.



Источник: fareast.mobi

~ **18,6** млн
НАСЕЛЕНИЕ ГОРОДА

~ **6** млн
ЭЛЕКТРОВЕЛОСИПЕДОВ

Что сделали

- более 2 373 парковочных мест на 76 улицах переоборудовали в велодорожки;
- обустроили парковки у транспортных узлов и навигацию для велосипедистов;
- перешли от разрозненных велодорожек к связанной сети;
- внедрили специальные светофоры для велосипедистов, чтобы сократить пересечения с автомобильным потоком.

Результат

В городе совершается до 6 млн поездок в день на микромобильном транспорте — показатель, сопоставимый с пассажиропотоком метро. Общая протяжённость велоинфраструктуры увеличилась на 144% с 2020 года и составила 2 966 км. Под микромобильность адаптировано 82% наиболее оживлённых центральных районов.



Источник: irap.org

~ 13 млн

НАСЕЛЕНИЕ ГОРОДА

Что сделали

- запустили программу восстановления пешеходной и велосипедной инфраструктуры совместно с международными организациями;
- физически разделили тротуары, велодорожки и проезжую часть;
- переоборудовали 189 ключевых городских дорог общей протяжённостью 132 км под микромобильность.

Результат

Количество пеших и велосипедных перемещений выросло примерно на 260 тысяч поездок, а обновлённые улицы стали безопаснее и удобнее для всех участников движения.

Источник данных: [Institute for Transportation and Development Policy \(ITDP\)](#)

Запреты — это отказ от развития

Чтобы электровелосипеды работали как полноценный городской транспорт, городу нужна разветвлённая и безопасная зарядная инфраструктура. В Китае её развитие стало отдельным направлением транспортной политики.

Повод был серьёзный: только в 2023 году в стране зафиксировали около 21 тысячи инцидентов с возгоранием электробайков, пострадали сотни людей. Основные причины — ошибки в аккумуляторах, некачественные зарядные устройства и привычка заряжать батареи дома без соблюдения правил безопасности.

В ответ власти начали жёстко регулировать развитие зарядной инфраструктуры. Они ввели единые требования к безопасности и правила размещения зарядок, а их установкой и обслуживанием во многих городах занимаются частные операторы. Сейчас общественные станции оснащены защитой от перезаряда, системами удалённого контроля, датчиками дыма и температурными предохранителями.

Какие форматы зарядок есть в Китае

○ ЗАРЯДНЫЕ СТАНЦИИ С РОЗЕТКАМИ

Велосипед или батарею просто подключают и ждут.

○ ЗАРЯДНЫЕ ШКАФЫ С ОПЛАТОЙ ПО QR

Батарею вынимают из велосипеда и кладут в ячейку для зарядки.

○ ПУНКТЫ БЫСТРОЙ ЗАМЕНЫ АККУМУЛЯТОРОВ

Разряженную батарею меняют на уже заряженную.

Различные форматы зарядок выбирают под сценарии района: в жилых кварталах — для безопасной домашней зарядки, у транспортных узлов — для коротких остановок, в зонах доставки — для быстрой замены аккумуляторов.

Правовое регулирование

Быстрое распространение электровелосипедов стало вызовом для городов — в один период в стране конкурировали одновременно 77 стартапов. С одной стороны, микромобильность повысила доступность передвижения. С другой — усилила нагрузку на улицы и выявила новые риски для безопасности.

Как отмечает урбанист Дмитрий Баранов, появление новых видов транспорта не всегда сразу приводит к системным изменениям. Но если за ними стоит сервис, удобный для повседневного использования,

его популярность быстро растёт. Вместе с этим появляются новые потребности и конфликты, которые требуют от города способности быстро адаптироваться. Меняются транспортные привычки людей и сама структура спроса — и откатить такие изменения назад становится практически невозможно.

Когда в 2023 году в Гуанчжоу запретили электровелосипедам и электроскутерам ездить по центральным улицам города, спрос на микромобильность никуда не исчез. Вскоре в соцсетях завирусилась видеоролики, где молодые и здоровые люди ездят по центру на электрических инвалидных колясках.

Эта история хорошо показывает, почему запреты не работают на стратегическом уровне. Потребность в удобном передвижении на «микроуровне» остаётся, люди начинают искать обходные пути, а спрос быстро рождает предложение. Такие «кошки-мышки» со временем подрывают доверие к действиям властей и стимулируют развитие разнообразного серого рынка.

Запреты работают как временная, экстренная мера в кризисной ситуации, но не могут рассматриваться как стратегия. Поэтому, вводя запреты, важно заранее понимать и объяснять, почему эта мера необходима именно сейчас, на какой срок она вводится, и что делается для того, чтобы от неё можно было отказаться в будущем.



ДМИТРИЙ БАРАНОВ

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

Поэтому несмотря на все сложности, связанные с быстрым ростом микромобильности, вместо запретов Китай выстроил систему постоянного обновления правил. Масштаб диктует правила игры — электровелосипеды в Китае регулируются как полноценные участники дорожного движения на протяжении всего жизненного цикла от производства до утилизации.

Как регулируют электровелосипеды

- единые технические стандарты;
- ограничения скорости, мощности и веса;
- защита от нелегальных модификаций;
- обязательная геолокация для отслеживания поездок;
- регистрация и номерные знаки;
- обязательное ношение шлема.

Что с сервисами проката электросамокатов

После бурного роста рынок стали жёстче регулировать. Власти ввели контроль парковок, требования к качеству техники и ограничили число операторов в крупных городах. В результате рынок сократился, но стал управляемым и более безопасным для города.

Просвещение и популяризация

Для устойчивых изменений одних правил недостаточно. Важно, чтобы люди понимали их смысл и соблюдали в реальной жизни. Поэтому власти Китая делают ставку на просвещение и формирование привычек безопасного поведения на дороге.

Что делают на местах

- курсы и экзамены для регистрации электровелосипедов;
- «точки обучения» на перекрёстках — там дежурят полицейские, которые останавливают нарушителей и объясняют им, почему важно соблюдать правила;
- разъяснительная работа вместо штрафов;
- городские кампании в поддержку экологичной мобильности.

Результат

Благодаря просвещению и контролю со стороны властей велосипедисты стали охотнее использовать шлемы, а нарушений стало меньше. Также по всей стране муниципалитеты ежегодно устраивают День китайских городов без машин, месяц осведомлённости о зелёных способах передвижения.

Что не так с общественным голосованием о самокатах в Хабаровске

Администрация Хабаровска предложила горожанам определить улицы и участки, где использование СИМ стоит ограничить, а также обозначить места, где, наоборот, необходимы велодорожки и парковки.

Опрос размещён на официальном сайте мэрии и приурочен к подготовке города к тёплому сезону. Власти отмечают, что все ответы будут учтены при дальнейшем благоустройстве города.

Вместе с урбанистами мы разобрали, какие вопросы власти задают горожанам, и попросили экспертов объяснить, как на самом деле должны решаться вопросы запретных зон, инфраструктуры, парковок и скорости для СИМ.

Кто и как ездит в Хабаровске

В Хабаровске работают две кикшеринговые компании — Whoosh и Юрент. По их данным, сервис востребован среди жителей: так, больше 16% горожан пользовались сервисами аренды электросамокатов в 2025 году, а общее количество поездок превысило 1,5 млн.

Сезон 2025 в цифрах

~ 1.5 млн

КОЛИЧЕСТВО ПОЕЗДОК ТОЛЬКО
НА КИКШЕРИНГЕ

>80%

ПОЕЗДОК ПО ТРАНСПОРТНОМУ
СЦЕНАРИЮ

>16% ГОРОЖАН

ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ
САМОКАТАМИ ПО ДАННЫМ
WHOOSH

10-13 минут

СРЕДНЯЯ ДЛИТЕЛЬНОСТЬ
ПОЕЗДКИ, ПО ДАННЫМ
ОПЕРАТОРОВ

По данным операторов Wnoosh и Юрент, более 80% поездок горожан в 2025 году совершались по транспортному сценарию — на работу, учебу, в магазины или спортзалы. Это определяет аналитика: откуда и куда поехал самокат, сколько времени заняла поездка и т.д. Например, если поездка была 30 минут в парке и началась и закончилась в одной и той же точке, то это поездка развлекательная, а от транспортного хаба за 7 минут в глубь района — транспортная.

Помимо арендных устройств, по городу перемещаются и частные СИМ. Их регулирование в опросе подразумевается, однако на практике ограничения касаются только кикшерингов — до них власти могут дотянуться. Частные устройства не имеют GPS-датчиков, номерных знаков или других способов идентификации и применения мер ответственности водителя за нарушения ПДД.

Аварийность с СИМ в Хабаровске соответствует мерам контроля — ДТП с арендными самокатами составляет чуть более 11% от общего числа ДТП с СИМ.

ДТП с СИМ в Хабаровске (2025 / 2024)



** Указано число ДТП с СИМ, принадлежащим хозяйствующим субъектам. Данные предоставлены сервисом «Мобилитика» — цифровые инструменты для аналитики городской мобильности*

Таким образом, обсуждение запретительных мер в первую очередь затрагивает тех жителей, для кого кикшеринг — это повседневный городской транспорт.

Запреты — это отказ от развития

Урбанист и эксперт по комплексному развитию территорий, автор Телеграм-канала «Прикладная урбанистика» Святослав Мурунов считает, что ставка на запреты — это признак того, что город не выстроил системную работу с городской средой.

По его словам, опыт постсоветских городов показывает: когда власти выбирают путь ограничений, они теряют доверие нового поколения горожан.

«Запреты для города — это зло. Если город запрещает что-то, значит, он не может справиться с ситуацией и не хочет с ней разбираться, перекладывая ответственность на следующие поколения.

При этом опыт показывает, что когда города идут по пути запретов — как это происходит, например, в Хабаровске или Челябинске, — они теряют новое поколение. Любой молодой человек, увидев, что в его городе запретили что-то современное, начинает гораздо активнее думать о переезде туда, где прогресс не остановился.

Логика здесь простая: сегодня запретили самокаты, завтра запретят что-то ещё, потом ещё и ещё. В таком городе сложно мечтать, строить будущее и чувствовать, что ты живёшь в прогрессивной среде, а не в пространстве сплошных ограничений. Это даёт очень плохие психологические и социальные сигналы новому поколению».



СВЯТОСЛАВ МУРУНОВ

урбанист, эксперт по комплексному развитию территорий, автор Телеграм-канала [«Прикладная урбанистика»](#)

Запретные зоны

В опросе [о регулировании СИМ](#) власти Хабаровска спрашивают у пользователей, где надо запретить самокаты.

11. Укажите конкретные адреса (парки, площади, участки тротуаров), на которых вы считаете необходимым полностью запретить движение СИМ:

Свой вариант: (например: площадь имени Ленина, узкие участки ул. Шеронова)

Что с этим не так?

С 2026 года нельзя ездить:

- на территории парков, скверов, площадей, бульваров, набережных, улиц, на которых отсутствуют велосипедные дорожки или ширина тротуаров составляет менее 1,5 метров;
- на подземных, наземных и надземных пешеходных переходах;
- на территории пешеходных фонтанов.

Предложения жителей без транспортного анализа могут привести к появлению новых запретов, которые будут создавать неудобства для передвижения. К тому же сами по себе запретные зоны не решают проблем городской инфраструктуры.

Так, хабаровский урбанист Александр Колбин отмечает, что расширение запретных зон внутри города без создания альтернативного пространства делает поездки непредсказуемыми и неудобными для всех участников движения:

«Когда внутри города начинают ограничивать движение самокатов, это всегда очень некомфортно. Ты едешь — и у тебя просто выключается самокат. По какому принципу выбираются эти улицы и зачем? Непонятно. Если внутри карты появляются запретные зоны без альтернативы — это не регулирование, а просто отключение транспорта»



АЛЕКСАНДР КОЛБИН

хабаровский урбанист, краевед,
гид, антрополог

Новая инфраструктура

Администрация Хабаровска спрашивают у горожан, где стоит строить инфраструктуру для СИМ — велодорожки, велополосы и места для парковки.

7. На каких территориях, по вашему мнению, в первую очередь необходимо создать выделенную инфраструктуру (велодорожки, велополосы, места для парковки)?

- ☐ Центральные улицы
- ☐ Парки, скверы, набережные
- ☐ Жилые микрорайоны
- ☐ Соединительные маршруты между районами города

Что с этим не так?

Формально — ничего. Знать, где людям не хватает инфраструктуры — это хорошо. Проблема возникает, когда спрос есть, а предложения по-прежнему сводятся в основном к ограничениям.

Так, с этого года в Хабаровске нельзя ездить по улицам, на которых нет велосипедных дорожек или ширина тротуаров составляет менее 1,5 метров. То есть нельзя почти нигде.

Как отмечает Колбин, в городе есть лишь отдельные короткие участки велодорожек — по 100–300 метров, а также протяжённый участок на набережной длиной около 2–3 км. Однако это скорее рекреационная зона, чем транспортная инфраструктура. Она не предназначена для регулярных поездок из жилых районов в центр или к местам работы.

«Чтобы я мог доехать по велоинфраструктуре на работу — такого в Хабаровске нет. Набережная — это прогулочная история, она частично помогает объехать рельеф, но не решает задачу повседневного передвижения.

Даже там, где можно было бы сделать нормальную инфраструктуру для велосипедов, самокатов, роликов — с южных районов в центр, например, — этого не сделали. В итоге движение превращается в лабиринт, где приходится постоянно думать не о поездке, а о том, как выжить, объезжая бордюры и другие препятствия».



АЛЕКСАНДР КОЛБИН

хабаровский урбанист, краевед,
гид, антрополог

Эксперт резюмирует, что сейчас велоинфраструктура существует в Хабаровске скорее номинально.

«Покататься по парку — это одна история, для отдыха и развлечений. А доехать из одной точки А в точку Б, потратив меньше времени и сил, — совершенно другая. Это разные вещи. Поэтому можно сказать, что велоинфраструктуры в Хабаровске в утилитарном смысле нет».

Хабаровск — не единственный город, который сейчас столкнулся с нехваткой инфраструктуры. Почти все постсоветские города оказались не готовы к самокатам. Корень проблемы уходит ещё в предыдущий этап развития городской мобильности — в отсутствие связной велоинфраструктуры.

«Когда велосипедисты просили сделать полноценную велоинфраструктуру, от них отмахнулись. Сделали короткие велодорожки и частичные прокаты, но не создали связной системы. Вопросы безопасности, скорости и связности районов обсуждались ещё тогда, но их не довели до решения. В итоге электросамокаты очень сильно наткнулись на эти нерешённые проблемы».



СВЯТОСЛАВ МУРУНОВ

урбанист, эксперт по комплексному развитию территорий, автор Телеграм-канала [«Прикладная урбанистика»](#)

О нехватке связной вело- и микромобильной инфраструктуры в последние месяцы говорят и на федеральном уровне. В январе в Совете Федерации о важности создания велоинфраструктуры и выделенных полос для СИМ [заявил](#) первый заместитель председателя комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и госстроительству Артём Шейкин.

По его словам, выделенные полосы для средств индивидуальной мобильности (СИМ) позволят снизить количество аварий с участием автомобилей и пешеходов и разрешить конфликт, связанный с пешеходной структурой.

«Считаю, что важно разработать и внедрить сопутствующую инфраструктуру: выделенные полосы для СИМ там, где это возможно, и понятную навигацию, которая подскажет, где можно ехать, а где необходимо спешиться».



АРТЁМ ШЕЙКИН

первый зампред Комитета СФ по конституционному законодательству и госстроительству

Ограничение скорости

Также хабаровчан просят [ответить](#), где стоит ввести принудительное ограничение скорости СИМ. Сейчас максимальная скорость самоката в городе — 20 км/ч, в медленных зонах — от 10 до 15 км/ч.

Что с этим не так?

В отсутствие качественной инфраструктуры администрация нередко выбирает автоматическое снижение скорости СИМ как основной инструмент регулирования. Формально это должно повышать безопасность, но на практике делает поездки неудобными и непредсказуемыми.

«Скоростные ограничения в городе часто неадекватны. Например, на площади Ленина скорость настолько низкая, что самокат еле едет. А если это подъём — ты вообще не можешь ехать. Ограничения до скорости, сравнимой с пешеходной — это слишком. В людных местах логика есть, но не до такой степени.

Я катался в Москве — там классные скорости. Самокаты едут плавно, не дребезжат, и очень быстро везде долетаешь. И это Москва — казалось бы, очень зарегулированный город. Почему Хабаровск должен быть более жёстко ограничен по скорости, чем Москва, — непонятно. Жёсткие ограничения не нужны».



АЛЕКСАНДР КОЛБИН

хабаровский урбанист, краевед,
гид, антрополог

Открытым остаётся вопрос о том, как власти Хабаровска планируют замедлять частные устройства. В отличие от кикшеринговых самокатов с ограниченной скоростью, частные СИМ никак не контролируются.

Купить такой самокат может любой человек, ограничения по возрасту, мощности или скорости отсутствуют. Никто не проверяет, как и где он будет использоваться. В магазинах и на маркетплейсах без ограничений продаются модели мощностью 4 кВт и выше, способные развивать скорость, сопоставимую с автомобилем.

Регулирование парковок

В анкете администрации есть вопрос про парковки для СИМ — где нужно разрешить и запретить размещение электросамокатов.

Что с этим не так?

Парковки действительно не должны мешать другим участникам дорожного движения, но при этом СИМ и другие индивидуальные ТС не работают как транспорт, если в городе нет продуманной сети парковок.

Пользователям важно иметь возможность удобно завершить поездку: оставить самокат рядом с домом, учебой, работой, магазином, остановкой и пойти дальше по своим делам.

Такие вопросы должны решаться точечно. Виртуальные парковки можно добавлять там, где люди заканчивают маршруты, переносить — если они создают помехи, и корректировать в сотрудничестве с операторами. Места для стационарных парковок следует определять на основе анализа транспортных потоков, тепловых карт сервисов и реальных потребностей жителей.

«Ключевой принцип — размещать парковки там, где они действительно востребованы. Городу стоит опираться на данные — точки старта и финиша маршрутов, карты поездок, плотность трафика.

Также стоит учитывать стратегию развития районов, генпланы, будущие точки притяжения — они подсказывают, где формируется устойчивый спрос».



ДМИТРИЙ ГУСЕВ

предприниматель
и общественный деятель

Что не так с опросом про регулирование СИМ?

Опросы помогают понять, что волнует жителей, и вовлекают горожан в обсуждение городской среды. Однако если их результаты используются для реальных управленческих решений, такие опросы должны проводиться по более строгим правилам, чем простое голосование на портале.

Вопросы вроде «Где запретить самокаты» — это уже не просто сбор мнений, а потенциально основа для ограничений. В таких случаях особенно важны:

- прозрачная методология;
- верификация участников как жителей города;
- понятные критерии, как результаты будут интерпретироваться.

Большинство горожан не обязаны разбираться в устройстве инфраструктуры, сценариях поездок или распределении потоков — их волнует прежде всего личная безопасность и комфорт. В такой логике самый простой и понятный ответ — «запретить», даже если речь идёт о полном отключении транспортного сервиса.

Кроме того, у опросов есть известный эффект: чаще всего в них активно участвуют те, кого проблема затрагивает сильнее всего. Люди, которых всё устраивает, обычно просто не приходят голосовать.

Показательный пример — Париж, где в 2023 году прошёл референдум о судьбе кикшеринга. В голосовании участвовали только 7,5% зарегистрированных избирателей, и подавляющее большинство проголосовавших выступило за запрет. Это не означает, что «все горожане против самокатов», скорее — что на голосование пришли в первую очередь те, кому этот вопрос особенно важен.

Для решений городского масштаба опросы должны быть репрезентативными и сопровождаться профессиональной оценкой транспортных сценариев, безопасности и инфраструктуры, а не сводиться только к эмоциям и точечным запросам.

Город и кикшеринг: выбираем самые спорные транспортные решения 2025

Каждый новый транспортный год начинается с обещаний сделать города удобнее. Но далеко не все инициативы работают на горожан.

В этом материале мы выделили номинации за самые спорные транспортные инициативы прошлого года, которые не хочется повторять: от запретов самокатов до строительства магистралей через жилые районы.

КАТЕГОРИЯ

«Город не для людей»

В 2025 году инициативы коснулись и городской среды. Некоторые из них не сделают городское пространство комфортнее и безопаснее, а наоборот — усложнят градостроительные процессы и создадут новые риски для жителей.

НОМИНАЦИЯ

«Гибкость отменяется»

За блокировку простых и быстрых инструментов улучшения городской инфраструктуры

В 2026 году начнёт действовать обновлённый ГОСТ Р 52289–2019, который лишит города возможности сужать ширину полос на существующих дорогах при переразметке.

Почему это плохо. Такое решение заблокирует один из ключевых и относительно недорогих инструментов быстрой реорганизации улиц: создание выделенных полос для общественного транспорта, велодорожек и расширение тротуаров без капитальной реконструкции.

НОМИНАЦИЯ

«Стробоскоп на перекрёстке»

За усложнение логики движения и повышение риска на перекрёстках

В начале года «Парламентская газета» сообщила о новых поправках к ГОСТу, которые касаются светофоров и дорожных знаков. Среди изменений — обязательный мигающий зелёный сигнал перед жёлтым.

Почему это плохо. Предполагается, что это сделает движение понятнее. Но на практике такой сигнал может работать наоборот: вместо того чтобы предупредить о смене фазы, он подталкивает водителей ускориться и «проскочить» перекрёсток. Это усложняет логику движения и может привести к росту аварийности. Кроме того, такой сигнал не соответствует международным правилам дорожного движения, которые действуют в большинстве стран.

КАТЕГОРИЯ

«Немобильная микромобильность»

Электросамокаты во многих российских регионах уже стали полноценной частью транспортной системы. Сегодня кикшеринг работает в 254 городах, а 90% поездок — это повседневные маршруты: на работу, учёбу и по делам.

Несмотря на это, многие города идут по пути жёстких ограничений: закрывают отдельные районы, вводят запретные зоны и ужесточают условия работы сервисов.

НОМИНАЦИЯ

«Маршрут с пробелами»

За инициативы, ломающие транспортную функцию микромобильного транспорта.

- В части районов Санкт-Петербурга запретили движение на электровелосипедах и СИМ. Для пользователей стали недоступными участки в 11 районах, для курьеров — в 18. Запрет коснулся некоторых районов в центре города.
- В Благовещенске власти объявили о запрете на аренду и передвижение СИМ. Позже выяснилось, что речь идёт не о полном запрете, а об ограничении движения по тротуарам.
- В центре Казани запретили кикшеринг даже на участках с велодорожками, а также исключили парковки из нормативно-правового акта.

- В Йошкар-Оле ввели запретные зоны на популярных прогулочных маршрутах.
- В Нижнем Новгороде новый нормативно-правовой акт сократил число парковок вдвое и расширил зоны ограничения и запрета движения, в том числе на популярных маршрутах.

Почему это плохо. Полные и частичные запреты лишают горожан удобного вида транспорта, не предлагая альтернативы. Ограничения по районам и улицам делают маршруты непредсказуемыми и снижают транспортную ценность самокатов. Если нельзя проехать часть маршрута, сервис перестаёт работать как транспорт.

Безопасной инфраструктуры по-прежнему не хватает, а под ограничения в основном попадает кикшеринг, тогда как личные, часто более мощные СИМ остаются вне регулирования.

НОМИНАЦИЯ

«Запрет на ночные поездки»

За ограничения, из-за которых самокаты перестают работать в ночное время.

- В Тюмени запретили ночные поездки на арендных самокатах, а в центре Владивостока — на всех СИМ.

Почему это плохо. Ночные запреты на самокаты исключают один из немногих способов передвижения в часы, когда общественный транспорт почти не работает, а такси дорогое. Для многих женщин самокат — это возможность быстрее и безопаснее добраться домой, избегая нежелательных контактов. Подробнее о ночных ограничениях — в материале.

НОМИНАЦИЯ

«Режим черепахи: идти быстрее, чем ехать»

За ограничения скорости, при которых самокат едет со скоростью пешехода.

- В Тюмени ввели одну из самых жёстких моделей регулирования скорости: до 10 км/ч на большей части улиц и до 7 км/ч в медленных зонах для кикшеринга.

Почему это плохо. При таких лимитах поездка на самокате не сокращает время в пути, теряя главную транспортную функцию. Подробнее разобрали скоростные лимиты в Тюмени вместе с экспертами в этом материале.

НОМИНАЦИЯ

«Мало, недолго и не везде»

За решения, ограничивающие доступ к самокатам по времени и количеству.

- В Люберцах вступило в силу Постановление, которое ограничило общее число самокатов 800 единицами в сумме на трёх операторов. Также в городе установили дату конца сезона — 30 сентября, обязали операторов дежурить на станциях метро и запретили СИМ в нескольких крупных посёлках.

Почему это плохо. Само по себе ограничение количества устройств в городе не несёт негативных последствий. Однако рассчитывать его необходимо в соотношении с населением и уровнем развития инфраструктуры.

При жёстком и непропорциональном лимите самокатов сервис становится непредсказуемым: в нужный момент их может просто не оказаться. В такой ситуации пользователи не могут планировать поездки — до дома, работы или по делам. В результате сервис может перестать обеспечивать транспортные нужды города.

Сокращение сезона до 30 сентября не учитывает реальные погодные условия. Во многих регионах спрос на самокаты сохраняется до ноября. Например, в Москве в 2025 году сезон завершился 14 ноября.

НОМИНАЦИЯ

«Самокат в заложниках»

За платную эвакуацию вместо проектирования удобных парковок.

- В Красногорске ввели платный возврат самокатов после эвакуации — 500 Р за устройство. Новое Постановление также установило трёхчасовой срок на устранение нарушений: если оператор не успевает, доступ к виртуальной парковке для самоката приостанавливается на 14 дней, фактически выводя его из эксплуатации. При этом парковочные места предусмотрены лишь в одном районе города.
- Волгоград, в соответствии с новым Постановлением, с 1 августа эвакуировал более 700 самокатов. Перемещение каждого устройства стоит операторам 1476 Р, а хранение — 5 Р/час.
- В Челябинской области одобрили законопроект с изменениями в КоАП за парковку СИМ в неположенных местах. В соответствии с ним, за каждый факт нарушения операторы должны будут заплатить штраф до 100 тыс. Р.
- В Кемерово аналогичная инициатива — за эвакуацию СИМ штрафы увеличили до 40 тыс. Р.
- В Якутске тоже ввели платную модель — за возврат устройств после эвакуации операторам теперь придётся платить.

Почему это плохо. Регулировать парковку самокатов действительно нужно. Однако платная эвакуация — это реактивная мера, которая не устраняет причину проблемы.

Пользователи оставляют самокаты там, где заканчиваются их маршруты. Эти точки можно отследить по данным поездок, чтобы предусмотреть там удобные и понятные места для парковки. Такой подход поможет снизить число нарушений и необходимость эвакуации.

Зачастую операторы сами инициируют организацию парковок в городах по соглашению с местными администрациями.

НОМИНАЦИЯ

«Победа бюрократии» / «Цифровой сервис по бумажкам»

За лишение виртуальных парковок гибкости из-за формальных требований.

- Во Фрязино вступило в силу новое Постановление, которое требует у каждой виртуальной парковки знак «Парковка» вместе с табличкой «Для СИМ».
- В Новосибирске, Альметьевске, Елабуге и Чехове продолжили регулировать размещение СИМ через ПП-1300 и сервитуты.

Почему ПП-1300 не подходит для регулирования кикшеринга

Постановление Правительства РФ №1300 регулирует размещение стационарных объектов на государственной и муниципальной земле — например, оборудованных пунктов проката.

В некоторых городах его применяют и к виртуальным парковкам для электросамокатов, хотя это не стационарные объекты.

Постановление неэффективно для модели работы кикшеринга: она предполагает гибкость и регулярную смену мест парковки.

В 2025 году федеральные поправки подтвердили, что виртуальные парковки для СИМ не требуют земельно-имущественного оформления, а Минтранс рекомендовал использовать ПОДД[2].

Почему это плохо. Виртуальные парковки — это зоны, отмеченные в приложении сервиса. Иногда их дополнительно обозначают разметкой или знаком. Их главное преимущество — гибкость: такие парковки можно быстро создать, изменить или перенести без перестройки улиц. Кроме того, если выбранное место оказывается неудобным для жителей, мешает проходу или вызывает конфликты, его можно оперативно скорректировать.

Когда к виртуальным парковкам относятся как к стационарным объектам, эта гибкость теряется — город лишается возможности быстро перераспределять парковочное пространство.

Многие транспортные инициативы прошедшего года показали дефицит системного подхода. Вместо развития инфраструктуры, гибких правил и диалога, регионы нередко выбирали самое простое — ограничить и запретить. Такой подход не делает города безопаснее. Зато делает инфраструктуру менее доступной, удобной и предсказуемой.

Каршеринг

Сервис краткосрочной аренды автомобилей в России

Содержание раздела

- 31 ---- Каршеринг как часть городской транспортной системы: итоги 2025
РАЗБОР
- 36 ---- Как похорошела: самые классные транспортные решения Москвы в 2025 году
РАЗБОР
- 48 ---- Каршеринг: выбираем самые спорные инициативы
АНТИИТОГИ ГОДА

Эксперт раздела



МАКСИМ ЛИКСУТОВ

Заместитель Мэра Москвы
по вопросам транспорта и промышленности



ДМИТРИЙ ГРУБЫЙ

Руководитель Службы управления наземного транспорта
ГКУ «Организатор перевозок»



СОДРУЖЕСТВО УРБАНИСТОВ

архитектурно-урбанистическое
сообщество России

Партнёр раздела



РЕНЕССАНС СТРАХОВАНИЕ

экспертиза по безопасности
каршеринга

Каршеринг как часть городской транспортной системы: итоги 2025

Каршеринг в России давно перестал быть сервисом только для краткосрочной аренды и в 2025 году эта тенденция стала ещё заметнее. Сервисы выходили в новые города и всё чаще использовались для междугородних поездок и внутреннего туризма. В этом обзоре проанализировали основные изменения отрасли и то, как они отражаются на городской мобильности.

Новые города

Операторы каршеринга продолжают расширять географию присутствия за пределами крупнейших мегаполисов. Сервисы выходят в новые города и регионы, в том числе за счёт междугородних форматов.

	Московская область	Делимобиль <u>запустился</u> в Серпухове, Обнинске, Коломне и Воскресенске
	Санкт-Петербург	В городе <u>заработал</u> каршеринг VORON
	Нижний Новгород	К Делимобилю и Ситидрайву <u>добавился</u> Яндекс Драйв
	Ярославль	Для горожан <u>стал доступен</u> Делимобиль
	Ростов-на-Дону	Стал шестым городом присутствия Ситидрайва, однако спустя три месяца сервис <u>сообщил</u> о приостановке работы
	Краснодар	К BELKACAR добавились Ситидрайв и Делимобиль
	Ижевск	Горожане <u>получили возможность</u> арендовать машины Яндекс Драйва
	Пермь	Помимо Делимобиля, в городе <u>появились</u> автомобили Яндекс Драйва
	Тюмень	<u>Заработал</u> каршеринг Яндекс Драйв
	Челябинск	В городе <u>появился</u> Яндекс Драйв, а также <u>заработал</u> Делимобиль по формату междугородних поездок
	Калининград	Работу <u>начал</u> каршеринг Яндекс Драйв
	Южно-Сахалинск	В городе <u>запустился</u> CARS7

Междугородние поездки

В 2025 году операторы каршеринга развивали форматы поездок за пределы города. Междугородние сценарии использования закрепили роль каршеринга как инструмента транспортной связности и внутренней мобильности — от деловых поездок до туристических и семейных маршрутов.

Ситидрайв

В 2025 году операторы каршеринга развивали форматы поездок за пределы города. Междугородние сценарии использования закрепили роль каршеринга как инструмента транспортной связности и внутренней мобильности — от деловых поездок до туристических и семейных маршрутов.

Делимобиль

Развивал формат поездок туда-обратно и междугородние маршруты между Москвой, Санкт-Петербургом, Тулой, Казанью, Нижним Новгородом, Ростовом-на-Дону и Сочи, а также расширил направления на Ярославль и Челябинск с выездом из Уфы и Екатеринбурга.

BelkaCar

Запустил междугородние поездки, в том числе по маршруту Москва — Краснодар.

Поездки на несколько дней

Параллельно междугородним поездкам развивались форматы аренды на сутки и несколько дней, ориентированные на поездки выходного дня и внутренний туризм.

Яндекс Драйв

Запустил форматы аренды на несколько дней и с увеличенным пробегом, включая предложения «3 дня — 600 км» и поездки по маршруту «В Москву», которые используются для загородных и межрегиональных поездок.

BelkaCar

Расширил форматы длительной аренды, предложив пакеты на несколько дней и междугородние маршруты, а также запустил тарифы долгой аренды для пользователей в Санкт-Петербурге.

Развивал формат поездок туда-обратно и междугородние маршруты между Москвой, Санкт-Петербургом, Тулой, Казанью, Нижним Новгородом, Ростовом-на-Дону и Сочи, а также расширил направления на Ярославль и Челябинск с выездом из Уфы и Екатеринбурга.

Корпоративные форматы

В 2025 году операторы развивали корпоративные и долгосрочные форматы аренды, ориентированные на бизнес-поездки. Так, Делимобиль добавил корпоративные тарифы «Навсегда» для аренды авто на три года с последующим правом выкупа. Для городов и регионов развитие таких форматов означает снижение потребности в корпоративных автомобилях, оптимизацию парковочного пространства у деловых и офисных центров и более гибкое использование транспорта в деловой мобильности.

Интеграция с городской инфраструктурой

Каршеринг всё плотнее встраивается в городскую и транспортную инфраструктуру за счёт интеграции с транспортными узлами и цифровыми городскими платформами.

О ИНТЕГРАЦИЯ КАРШЕРИНГА С АЭРОПОРТАМИ

Ситидрайв и Делимобиль расширили специальные зоны завершения аренды в аэропортах, включая московские Шереметьево, Домодедово, Внуково и Жуковский, а также Пулково, Стригино и Кольцово. Это усилило связность городов с авиационными хабами и поддержало мультимодальные поездки.

О ВЕРИФИКАЦИЯ И ДОСТУП К СЕРВИСУ

В Москве ввели обязательную проверку личности через портал mos.ru для всех пользователей каршеринга. Яндекс Драйв снизил минимальный возраст аренды до 18 лет, а BELKACAR установил возраст от 19 лет и стаж от одного года вождения.

Как каршеринги решали проблемы с интернетом и геолокацией

Сервисы внедряют решения, которые позволяют сохранять работоспособность сервиса даже при нестабильном интернете и GPS-сигнале.

Ситидрайв

Оператор запустил опцию «Радар», которая позволяет автоматически бронировать машину на расстоянии 5-30 минут. Ситидрайв также добавил поиск автомобилей по фото предыдущих водителей.

Делимобиль

Компания оценила ущерб от проблем с геолокацией в 10% от выручки. Чтобы минимизировать последствия сбоев, в октябре сервис добавил возможность управлять поездкой с помощью BLUETOOTH.

BelkaCar

Каршеринг добавил в свои автомобили BLUETOOTH, с помощью которого пользователи могут открыть и закрыть двери. А чтобы было проще найти машину во время некорректной работы GPS, оператор запустил поиск по фото.

Car 7

В ноябре сервис добавил возможность управлять арендой автомобилей по BLUETOOTH в Краснодаре, Волгограде, Иркутске, Хабаровске и Южно-Сахалинске.

Как развивались сервисы

Операторы фокусируются на повышении операционной устойчивости сервисов, локализации ключевых процессов и цифровизации управления автопарком.

Ситидрайв

В марте оператор создал приложение для сотрудников, обслуживающих автопарк — оно объединило все необходимые инструменты. В апреле Ситидрайв также представил мини-приложение в TELEGRAM, автоматизированный инструмент поиска автомобилей Радар и мобильное приложение FMS App для оптимизации работы линейного персонала.



Компания сообщила об инвестициях в собственный логистический центр в Подмоскowie, а также росте выручки от B2B-направления. Кроме того, цифровые сервисы Делимобиля вошли в реестр отечественного ПО.

В мае компания запустила сервис по обслуживанию и ремонту автомобилей с использованием сертифицированных запчастей. А в декабре оператор продлил программу лояльности для инвесторов Деликлуб на год вперёд.



В апреле компания сообщила о планах провести PRE-IPO, чтобы привлечь до 2 млрд рублей. Уже в октябре кипрская компания LORYBERG HOLDINGS LTD, которая владела 100% бренда BELKACAR, редомицилирована в Россию. Сервис перешёл под управление МКООО «Белкатех».

Партнёрства и масштабирование сервисов

Операторы развивают партнёрства, направленные на обновление автопарков, локализацию сервисного обслуживания и масштабирование присутствия в регионах.



заключил сервисные соглашения с автопроизводителями GEELY, BELGEE и GAC, а также стал партнёром федеральной автомобильной экосистемы RANGO CARS.



получил статус авторизованного сервисного партнёра NAVAL и расширил сотрудничество с GEELY и BELGEE. Параллельно оператор рассматривал возможности консолидации рынка, включая переговоры о покупке другого каршерингового сервиса.



сообщил, что будет запускать франшизу во всех городах с населением от 500 тысяч до 1 млн человек. Осенью оператор подписал соглашение с FAW о покупке более 5 тысяч китайских кроссоверов;



подписали технологическое соглашение — автомобили BELKACAR стали доступны в приложениях Яндекса.

Как похорошела: самые классные транспортные решения Москвы в 2025 году

Москва — самый населённый город России, в котором живут более 13 миллионов человек. Каждый день здесь совершаются десятки миллионов поездок. От того, как устроена транспортная система, напрямую зависят безопасность, экономика города и качество повседневной жизни столицы.

Вместе с экспертами — Дмитрием Грубым, руководителем Службы управления наземного транспорта ГКУ «Организатор перевозок», и сообществом «Содружество урбанистов» — мы разбираем ключевые транспортные решения Москвы в 2025 году и то, как они будут влиять на развитие города в ближайшие годы.

1. Т1 и автономные трамваи — символ года

Запуск трамвайного диаметра Т1 в ноябре 2025 года стал одним из самых показательных транспортных решений года. Диаметр прошёл по проспекту Академика Сахарова — улице, где раньше не было наземного транспорта, — и соединил Чистые пруды с площадью Трёх вокзалов.

Трамвайный диаметр Т1:

27 кмПРОТЯЖЕННОСТЬ
МАРШРУТА**6** минутИНТЕРВАЛ ДВИЖЕНИЯ,
МИНИМАЛЬНЫЙ
ДЛЯ ТАКОГО КРУПНОГО ПРОЕКТА**1,8** млнПОЕЗДОК ЗА ПЕРВЫЙ МЕСЯЦ
РАБОТЫ**64**ОСТАНОВКИ ЧЕРЕЗ КАЖДЫЕ 300–
400 МЕТРОВ

Почему это важно:

- Улучшил транспортную доступность для жителей 13 районов и для 40 тысяч сотрудников, работающих в районе Проспекта Сахарова.
- Связал между собой 24 станции метро, МЦК и МЦД и четыре вокзала — мощное дополнение к существующей структуре.
- Привлёк новых пассажиров и увеличил общий пассажиропоток трамвая.



Источник: Дептранс Москвы

Ещё одной особенностью Т1 стали трамваи с автономным ходом. Они проходят 1,6 км без контактной сети за счёт встроенных аккумуляторов, которые заряжаются во время движения под проводами.

Это позволило встроить линию в сложную городскую среду без масштабной реконструкции улиц и визуального перегруза. Аналогичное решение применили и на восстановленной в 2025 году линии № 5 на Трифоновской улице: там трамваи идут без проводов более четырёх километров.

«Поездки в центре стали удобнее и быстрее. Мы внимательно следим за работой трамваев на маршруте».



МАКСИМ ЛИКСУТОВ

Заместитель Мэра Москвы по вопросам транспорта и промышленности

«Новый удобный маршрут трамвая, первый в стране без контактной сети, сразу привлёк огромное количество новых пассажиров и соединил между собой несколько популярных у горожан точек притяжения».



СОДРУЖЕСТВО УРБАНИСТОВ

архитектурно-урбанистическое
сообщество России

Что дальше

- Весной 2026 года планируется запустить второй трамвайный диаметр длиной 33 километра. Он соединит метро Чертановская со станцией Новогиреево МЦД-4 и улучшит транспортное обслуживание более миллиона жителей.
- В перспективе трамвайные диаметры могут стать наземной альтернативой метро и ускорить поездки по городу.

2. Первые беспилотные трамваи и поезда метро

В 2025 году Москва перешла от экспериментов с беспилотным транспортом к его регулярной эксплуатации. Автономные системы начали внедрять последовательно — сначала на трамваях, затем в метро.

Беспилотные трамваи

В сентябре на городской маршрут № 10 от улицы Кулакова до метро «Щукинская» в обычном режиме вышел первый в России беспилотный трамвай. Проект стал частью более широкой стратегии по внедрению беспилотных технологий в городской рельсовый транспорт. За три месяца

За три месяца работы первый беспилотный трамвай

~ **1,6** ТЫС. РЕЙСОВ
ВЫПОЛНИЛ

>**20** ТЫС. КМ
ПРОЕХАЛ

40 ТЫС. ПАССАЖИРОВ
ПЕРЕВЁЗ

0
НАРУШЕНИЙ

Технологию разработали специалисты московского метрополитена и предварительно обкатали на двух трамваях-лабораториях. С помощью камер, лазерных локаторов и радаров система формирует высокоточные карты улиц — со светофорами, стрелками, разворотами, пешеходными переходами и остановками — и адаптируется к правилам дорожного движения и нештатным ситуациям.

«Москва подтвердила звание мирового лидера в сфере городского беспилотного транспорта. Запуск первого в России беспилотного трамвая даёт импульс развитию всей отрасли и открывает возможности для применения нашего опыта в других городах страны. По поручению Мэра Москвы Сергея Собянина мы продолжим создавать умный и безопасный транспорт будущего».



МАКСИМ ЛИКСУТОВ

Заместитель Мэра Москвы по вопросам транспорта и промышленности

Сейчас в Дептрансе готовят к выводу на тест четвёртый беспилотный трамвай. Также на трамвайных линиях продолжили внедрение автономных технологий на переездах. Они переводят стрелки без участия машиниста и включают обогрев во время снегопада. Современными системами на сегодня оборудована половина из 210 трамвайных переездов столицы.



Источник: Дептранс Москвы

Беспилотное метро

В конце года в метро также начали испытания первого в России беспилотного поезда. Они проходят на Большой кольцевой линии в ночное время и под контролем машиниста по технологии, схожей с трамваями-лабораториями.

«Одним из главных приоритетов для нас всегда остается безопасность пассажиров. Поэтому при внедрении беспилотного транспорта на каждом этапе проводятся многочисленные и тщательные испытания».



МАКСИМ ЛИКСУТОВ

Заместитель Мэра Москвы по вопросам транспорта и промышленности

Что дальше

- К концу 2026 года в городе планируют эксплуатировать 15 беспилотных трамваев, к 2030-му — внедрить технологию на трети трамвайного парка, а к 2035-му — на 90%.
- К концу 2026 года будет готов беспилотный состав метро, который сможет выйти на линию.

3. Расширение метро в Новой Москве. Развитие Троицкой линии и новых направлений

Развитие метро стало ключевым элементом транспортной политики Москвы за пределами исторического центра. Город сосредоточился на территориях, которые долгое время оставались слабо связанными с основной сетью, — прежде всего в Новой Москве и на юге столицы.

В прошлом году завершили первый этап строительства Троицкой линии метро.

- Новая линия пройдет от Коммунарки до Троицка.
- 43 км и 17 станций — самая протяженная линия московского метро.
- На первом этапе построено 11 станций, четыре из них — «Вавиловская», «Академическая», «Крымская» и «ЗИЛ» — открылись в 2025 году.
- Для обслуживания линии заработало новое электродепо «Столбово».
- Уже сейчас новые маршруты в пешей доступности появились для 600 тысяч москвичей.

- Первая линия, которую с самого запуска обслуживают только самые современные составы

3. Расширение метро в Новой Москве. Развитие Троицкой линии и новых направлений

Развитие метро стало ключевым элементом транспортной политики Москвы за пределами исторического центра. Город сосредоточился на территориях, которые долгое время оставались слабо связанными с основной сетью, — прежде всего в Новой Москве и на юге столицы.

В прошлом году завершили первый этап строительства Троицкой линии метро.

- Новая линия пройдет от Коммунарки до Троицка.
- 43 км и 17 станций — самая протяженная линия московского метро.
- На первом этапе построено 11 станций, четыре из них — «Вавиловская», «Академическая», «Крымская» и «ЗИЛ» — открылись в 2025 году.
- Для обслуживания линии заработало новое электродепо «Столбово».
- Уже сейчас новые маршруты в пешей доступности появились для 600 тысяч москвичей.



Источник: mos.ru



Источник: Дептранс Москвы

Также идут работы на трёх ветках:

БИРЮЛЁВСКАЯ

От ЗИЛ до Бирюлёво

Текущий статус

СТРОИТСЯ ПЕРВЫЙ УЧАСТОК — ТРИ СТАНЦИИ, ВСЕГО ИХ БУДЕТ 10

РУБЛЁВО-АРХАНГЕЛЬСКАЯ

Соединит Москва-Сити с Красногорском

Текущий статус

СТАРТОВАЛА ПРОХОДКА ТОННЕЛЕЙ: БУДЕТ 12 СТАНЦИЙ, СТАНЦИЯ ЛИПОВАЯ РОЩА СТАНЕТ ТРЕТЬЕЙ СТАНЦИЕЙ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА В ПОДМОСКОВЬЕ

АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ

Текущий статус

ЗАПЛАНИРОВАНА НОВАЯ СТАНЦИЯ ГОЛЬЯНОВО

Почему это важно

Развитие четырёх линий метро:

- Сделает более доступными районы, ранее слабо связанные с центром;
- Улучшит транспортное обслуживание для примерно 4,23 миллиона москвичей;
- Снизит нагрузку на существующие линии метро (южные участки Сокольнической и Калужско-Рижской, а также на Бутовскую, Замоскворецкую, Большую кольцевую, Серпуховско-Тимирязевскую и Щёлковскую линии) и наземную дорожную инфраструктуру;
- Значительно сократит время в пути для жителей Троицка, Западного и Восточного Бирюлёва;
- Стимулирует строительство нового жилья и коммерческой недвижимости в ТиНАО.

«В декабре мы зафиксировали рост пассажиропотока в 1,5 раза с момента открытия новых станций Троицкой линии. Сегодня на изумрудной линии совершают до 90 тыс. поездок в рабочий день. К 2030 году планируем полностью запустить движение от Троицка до станции «ЗИЛ».



МАКСИМ ЛИКСУТОВ

Заместитель Мэра Москвы по вопросам транспорта и промышленности

«Новая Москва получит центральную ось транспортного каркаса, который будет обеспечивать его надёжное развитие на десятки лет вперёд».



СЕРГЕЙ СОБЯНИН

Мэр Москвы

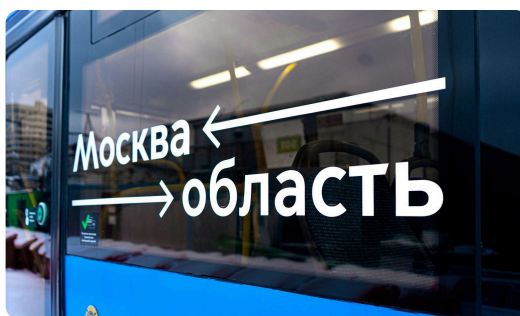
Что дальше

- В 2026 году закончится проходка первого участка Бирюлёвской линии, к 2028-му планируется полностью завершить его строительство — четыре станции, а в 2030-м — второго участка с шестью станциями.
- В ближайшие пять лет правительство планирует запустить около 30 новых станций.

4. Выход столичного транспорта на пригородные маршруты

Что сделали

Дмитрий Грубый, заместитель руководителя Службы управления наземного транспорта Москвы, назвал одной из важных транспортных инициатив передачу смежных автобусных маршрутов между Москвой и областью городским перевозчикам.



Источник: Дептранс Москвы

25

МАРШРУТОВ ВОЙДЁТ
В ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ
МОСКВЫ В 2025 ГОДУ

>3,3 МЛН

ПОЕЗДОК СОВЕРШИЛИ
ПАССАЖИРЫ К ИЮЛЮ

200

СОВРЕМЕННЫХ АВТОБУСОВ
КУРСИРУЕТ В БУДНИ

Для обслуживания новых маршрутов возобновила работу эксплуатационная площадка в Красногорске, а при их подготовке учли пожелания жителей.

«Продолжаем развивать наземный транспорт в Подмоскowie в рамках проекта “Москва — область”. Для повышения эффективности пригородных маршрутов возобновили работу площадки Мосгортранса в Красногорске. В дальнейшем будем здесь обслуживать больше маршрутов в ближайшее Подмоскowie».



МАКСИМ ЛИКСУТОВ

Заместитель Мэра Москвы по вопросам транспорта и промышленности

Почему это важно

Включение пригородных маршрутов в сеть Москвы:

- Позволит распространить стандарты московского транспорта — удобные интервалы движения и расписание, современная техника — на подмосковные рейсы;
- Сделает поездки из области в город дешевле, позволит эффективнее сочетать разные виды транспорта для ежедневных поездок;
- Стимулирует развитие транспортной инфраструктуры в Московском регионе: установку современных остановок, создание выделенных полос, постройку новых транспортных узлов и реконструкцию существующих.

Что дальше

- До 2028 года в транспортную сеть столицы включат не менее 30% действующих наземных пригородных маршрутов;
- До конца 2028 года в ведение Москвы перейдёт 170 направлений.

5. Повышение безопасности СИМ и каршеринга

Что сделали

В 2025 году московские власти обязали операторов кикшеринга и каршеринга ввести авторизацию пользователей по Mos ID, ранее она была необходима только для курьеров. Также для всех прокатных СИМ ввели вандалоустойчивые укрупнённые номера уникальной разработки. Их распознают камеры ЦОДД, которые круглосуточно собирают информацию о нарушениях в ситуационном центре. Оттуда данные передают операторам, которые штрафуют и блокируют пользователей, совершивших грубые нарушения.

Столичная ГИБДД также проводит регулярные проверки вместе с операторами, а в случае непогоды сервисы кикшеринга ставят возможность аренды на паузу.



Источник: Дептранс Москвы

«Электросамокаты — важная часть транспортной системы столицы. Наша главная задача — сделать поездки на них максимально безопасными. Москва — один из первых городов мира, где ввели такое большое количество медленных зон. Кроме того, мы сделали обязательными номерные знаки и верификацию через mos.ru. Продолжим повышать безопасность поездок, как поручил Мэр Москвы Сергей Собянин».



МАКСИМ ЛИКСУТОВ

Заместитель Мэра Москвы по вопросам транспорта и промышленности

Почему это важно

Проверка по Mos ID позволяет удостовериться в подлинности документов пользователя и быстро получать информацию обо всех изменениях. Это затрудняет доступ в сервисы для несовершеннолетних и по поддельным аккаунтам, а также позволяет проще блокировать нарушителей и находить виновников ДТП. Благодаря этим мерам снизилось количество аварий на СИМ и пострадавших в них.

76 тыс

АККАУНТОВ НЕ ПРОШЕДШИХ
ПРОВЕРКУ ПО ВОЗРАСТУ,
ЗАБЛОКИРОВАЛИ КИКШЕРИНГИ
К ОКТЯБРЮ 2025 ГОДА

НА 44%

СНИЗИЛОСЬ КОЛИЧЕСТВО ДТП
НА СИМ ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ
2025 ГОДА, НЕСМОТРИ НА РОСТ
ЧИСЛА ПОЕЗДОК

5,4 тыс

НАРУШЕНИЙ НА СИМ
РАСПОЗНАЛИ 350 КОМПЛЕКСОВ
ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ ЦОДД

Что дальше

Фактически далее развивать безопасность поездок в сервисах аренды некуда. С сентября 2026 года вступят поправки в ПДД, которые более чётко определяют СИМ как транспортную категорию и впервые введут обязательную регистрацию и авторизацию перед поездкой для владельцев частных устройств.

6. Развитие городского велопроката

Что сделали

В столице работает городской сервис Велобайк — один из крупнейших велопрокатов в мире. В июне в приложении появилось девять тысяч новых электровелосипедов 2.0, которые полностью заменили предыдущую модель. Они не привязаны к станциям и имеют запас хода в 50 километров. Также на улицы столицы вывели 300 электроскутеров. В следующем месяце сервис запустил пилотный проект проката механических велосипедов (200 взрослых и 50 детских) без привязки к станциям. Все устройства Велобайка соответствуют требованиям к сервисам аренды самокатов, например, на них установлены госномера для фиксации возможных нарушений.

>750
ТЫС. ПОЕЗДОК

СОВЕРШИЛИ МОСКВИЧИ В СЕРВИСЕ ВЕЛОБАЙК
С НАЧАЛА СЕЗОНА ДО АВГУСТА ПО ПРОЕЗДНОМУ
ЕДИНЬИ И КАРТАМ МОСКВИЧА ДЛЯ ОБУЧАЮЩИХСЯ

«Мы видим, что москвичи всё чаще выбирают электровелосипед 2.0 для ежедневных поездок. Это отличный вариант, чтобы быстро и удобно добраться на работу, учёбу или по другим делам в городе».



МАКСИМ ЛИКСУТОВ

Заместитель Мэра Москвы по вопросам транспорта и промышленности

Почему это важно

Как и кикшеринг, байкшеринг хорошо подходит для перемещений на небольшие расстояния, тем самым улучшает доступность транспорта

для жителей, делает их более мобильными за счёт мультимодальных поездок и сокращает время в пути.

Столица поощряет транспортный сценарий использования прокатных велосипедов. Так, в августе в Велобайк добавили бесплатные 30-минутные поездки по проездному Единый и картам москвича для обучающихся.

Что дальше

В 2026 году в сервис добавят три тысячи новых усовершенствованных электроскутеров, половину из которых закупят за счёт средств города.

7. Заккрытие монорельса

Что сделали

Московский монорельс прекратил работу в конце июня. На месте него будет создан первый в России круглогодичный парк на высоте с беговой дорожкой, кафе и площадками для отдыха. Часть эстакады демонтируют, чтобы улучшить вид на главный вход ВДНХ. Эту идею поддержали более 71% проголосовавших в Активном гражданине.

Почему это важно

За 20 лет существования объект так и не стал популярным среди пассажиров, а у горожан появилось множество более удобных альтернатив: метро, МЦК, трамваи, автобусы и электробусы. Монорельсом пользовались по сути только туристы: езда с интервалами 30 минут, он перевозил менее двух тысяч пассажиров в сутки. Для сравнения: канатная дорога на Воробьёвых горах перевозит восемь тысяч человек в день. Кроме того, монорельс значительно изнашивался и нуждался в капитальном ремонте.

Что дальше

Парк площадью около 40 тыс. кв. м на месте монорельса планируют открыть в 2027 году. Проект примером переосмысления устаревшей транспортной инфраструктуры и её адаптации под новые городские сценарии.

Каршеринг: выбираем самые спорные транспортные решения 2025

Каждый новый транспортный год начинается с обещаний сделать города удобнее. Но далеко не все инициативы работают на горожан.

В этом материале мы выделили номинации за самые спорные транспортные инициативы прошлого года, которые не хочется повторять: от запретов самокатов до строительства магистралей через жилые районы.

КАТЕГОРИЯ

«Каршеринг и борьба с ветряными мельницами»

Сервисы каршеринга есть почти в 30 городах России. Они помогают уменьшать нагрузку на транспортную сеть, поддерживают цели развития платного парковочного пространства, развивают внутренний туризм и активно снижают аварийность, вводя новые меры безопасности.

Тем не менее, не все города дают сервисам возможность встроиться в транспортную систему и стать для жителей полноценной альтернативой личному автомобилю и другим видам транспорта.

В прошедшем году сервисы столкнулись с неэффективными инициативами, которые подавались под соусом экономического развития и повышения безопасности.

НОМИНАЦИЯ

«Каршеринг только для взрослых»

За предложение поднять возрастной ценз как универсальное решение

Депутат Ярослав Нилов выступил с предложением ограничить доступ к каршерингу лицам младше 21 года.

Почему это плохо. Критики инициативы отмечали, что сервисы уже используют собственные меры безопасности — например, рейтинг вождения на основе данных телематики.

Кроме того, личный автомобиль в России можно водить с 18 лет, поэтому возрастной ценз в каршеринге выглядит нелогичным.

В статье рассказали, почему возрастной ценз в каршеринге не будет эффективной мерой повышения безопасности.

НОМИНАЦИЯ

«Подышите в трубочку»

За идею проверять пользователей каршеринга на алкоголь перед каждой поездкой.

В том же пакете предложений прозвучала идея об обязательном оснащении каршеринговых автомобилей алкозамками.

Почему это плохо. Эксперты отмечают, что эта мера создала бы неоправданные операционные сложности и затраты для операторов, а также значительные неудобства для пользователей, вынужденных проходить процедуру проверки перед каждой короткой поездкой. О проблемах инициативы в экспертной колонке рассказал генеральный директор Фонда «Транспортные инновации Москвы» Иван Юнин.

В целом предложения по регулированию каршеринга в 2025 году часто не учитывали специфику отрасли и уже работающие меры безопасности. В случае принятия они лишь усложнят работу сервисов и сделают их менее удобными для пользователей.

НОМИНАЦИЯ

«Импортозамещение против комфорта»

За попытку использовать сервис для развития промышленности в ущерб качеству, доступности и разнообразию сервиса

Андрей Кутепов, глава экономического комитета Совфеда и соавтор закона о локализации машин для такси, предложил использовать в каршеринге автомобили с высокой долей отечественных комплектующих и собранных в России. Правительство РФ не поддержало законопроект, однако сама идея периодически возвращается в публичную повестку.

Почему это плохо. Инициатива направлена не на развитие каршеринга и удобство для пользователей, а на поддержку российского автопрома. Каршеринг нужен городам, чтобы на дорогах было меньше личных машин. Локализация снижает качество сервиса. В итоге выбор автомобилей становится меньше, расходы операторов растут, а цены для пользователей — повышаются.

Предложение ожидаемо столкнулось с критикой со стороны отраслевых экспертов, подробнее разобрали эту тему в материале.

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.

– 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

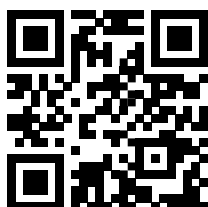
дизайнер, иллюстратор

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