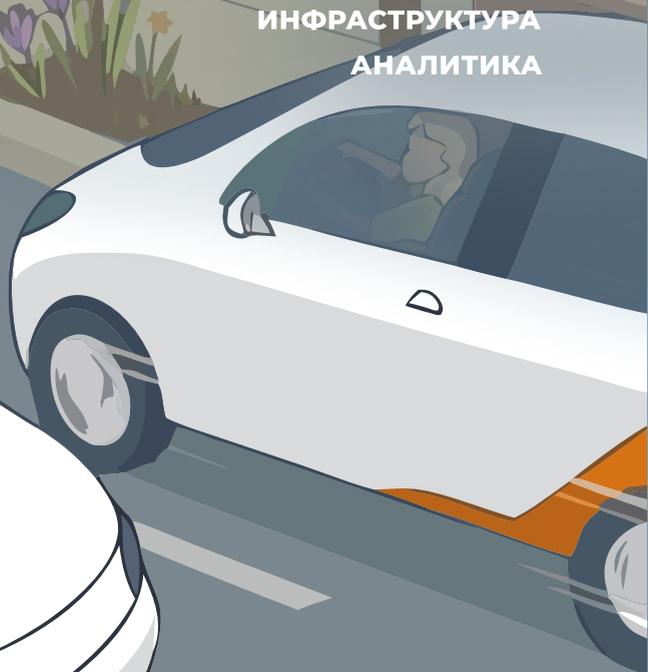
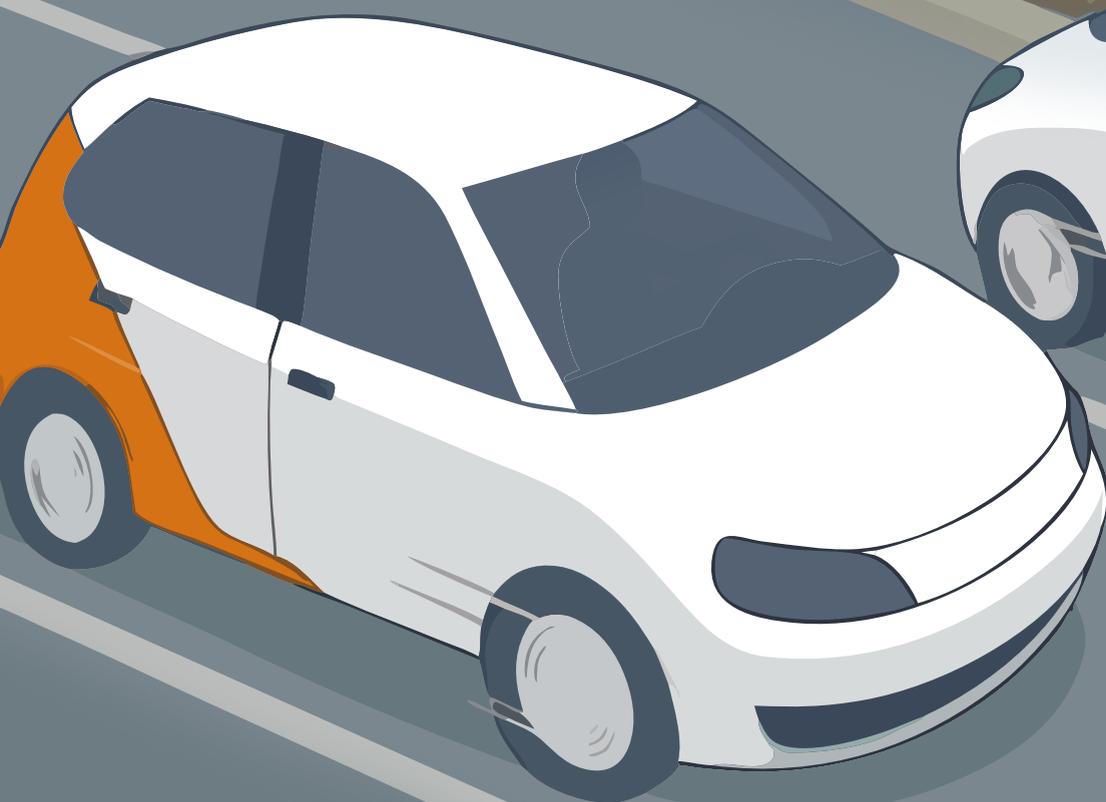


ВЫПУСК #13

МОБИЛЬНОСТИ

ЖУРНАЛ О НОВОЙ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ В РОССИИ

БЕЗОПАСНОСТЬ
КАРШЕРИНГ
КИКШЕРИНГ
ИНФРАСТРУКТУРА
АНАЛИТИКА



 АЛЬФА
СТРАХОВАНИЕ

Ренессанс®
страхование

О чём этот выпуск

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

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

Добро пожаловать в тринадцатый 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

АЛЕКСАНДРА БОДИНА

автор

ЮРИЙ НИКОЛАЕВ

руководитель проекта

АНДРЕЙ ВДОВЕНКО

автор

ЮЛИЯ ЦАЙ

выпускающий редактор

АНАСТАСИЯ НЕКРАСОВА

дизайнер

ИЛЬЯ СКЛЮЕВ

редактор

Содержание

Главные новости

4 Дайджест событий за март

Каршеринг

7 Шесть мифов о платной парковке.

Правда ли она нужна городам?

15 Спрос выше возможностей.

Что происходит с рынком каршеринга?

Кикшеринг

21 Самокаты в ПДД — три года. Теперь все ездят по правилам?

28 В Челябинске появится на 27% больше парковок

для самокатов. Зачем городу кикшеринг?

Словарь

34 Основные понятия

Главные новости

Каршеринг

БОЛЕЕ **148 000** РАЗ В СУТКИ

арендовали машины каршеринга в Москве в 2025 году

По данным мэра Москвы Сергея Собянина

- Каршеринги продолжают включать в «белые списки» Минцифры. В феврале туда добавили Делимобиль и VelkaCar, ранее — Яндекс Драйв и Ситидрайв. Пользователи могут арендовать автомобили даже при ограничениях мобильного интернета.
- Делимобиль представил финансовые результаты за 2025 год: выручка выросла на 11% и достигла 30,8 млрд рублей.
- Ситидрайв запустил в Санкт-Петербурге тариф без фирменной оклейки автомобилей.

Кикшеринг

330 000 РАЗ В СУТКИ

арендовали самокаты кикшеринга в Москве в 2025 году

По данным мэра Москвы Сергея Собянина

БОЛЕЕ ЧЕМ В 150 ГОРОДАХ

начнет работать Яндекс Go в сезоне-2026

- В марте кикшеринг Юрент включили в «белые списки» Минцифры. Это позволит сервису работать даже при ограничениях мобильного интернета. Ранее в «белые списки» вошёл сервис Яндекс Go, Whoosh пока передал документы для внесения.
- Whoosh опубликовал финансовые результаты: выручка в странах Латинской Америки выросла на 104% и достигла 1,8 млрд рублей.
- Оборот платформы Юрент увеличился на 23,7% в 2025 году — до 15,5 млрд рублей (против 12,6 млрд в 2024 году). Компания раскрыла финансовые показатели за прошлый год.
- Яндекс Go начнёт работать более чем в 150 городах России в сезоне-2026. Сервис предлагает ограничить максимальное количество самокатов на город
- Whoosh запустил старт поездки по номеру самоката — достаточно навести камеру на номер, и аренда начнётся автоматически.
- Яндекс Go представил в Санкт-Петербурге новые модели электросамокатов.
- В Хабаровске внедряют IT-систему мониторинга кикшеринга, которая позволит в реальном времени отслеживать скорость самокатов.

Каршеринг

Сервис краткосрочной аренды автомобилей в России

Эксперт раздела



ПОЛИНА ВОЛКОВА

главный редактор изданий
«Трушеринг» и «Мобилити»



АРКАДИЙ ГЕРШМАН

урбанист,
автор Телеграм-канала «Город для людей»



ДМИТРИЙ БАРАНОВ

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

Партнёр раздела



РЕНЕССАНС СТРАХОВАНИЕ

экспертиза по безопасности
каршеринга

Шесть мифов о платной парковке. Правда ли она нужна городам?

Урбанист Аркадий Гершман, автор Телеграм-канала «Город для людей», в своем [видео о петербургских парковках](#) разобрал, как работает система платной парковки в городах — почему ее вводят, как она регулирует спрос и что происходит с трафиком. Собрали шесть самых популярных мифов о парковке из видео.

Где работает платная парковка в России

Первые платные парковки в России начали вводить в 2012 году — тогда эксперимент запустили на двух улицах Москвы. Проект признали успешным: систему масштабировали в столице, а затем стали внедрять и в других городах.

В 38 ГОРОДАХ

ДЕЙСТВОВАЛА ПЛАТНАЯ
ПАРКОВКА В 2024 ГОДУ

ТАРИФ: 20–100₽

МОСКВА

БОЛЕЕ 177 ТЫСЯЧ ПЛАТНЫХ
ПАРКОВОЧНЫХ МЕСТ

ТАРИФ: 40₽ НА ОКРАИНАХ
ДО 380-600₽ В ЦЕНТРЕ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

48,7 ТЫСЯЧ ПЛАТНЫХ
ПАРКОВОЧНЫХ МЕСТ

ТАРИФ: 100–360₽ В ЦЕНТРЕ

Две причины, по которым вводят платные парковки

Платные стоянки вводят, чтобы регулировать использование улиц в самых загруженных районах города — об этом [говорят](#) в рекомендациях Минтранса.

1

Когда стоянка бесплатная, машины могут занимать места на весь день. В итоге тем, кто приехал ненадолго — например, в магазин или офис — просто негде остановиться.

2

Плата за парковку в центре города мотивирует людей чаще выбирать общественный транспорт, такси или каршеринг. Тогда оборачиваемость парковочных мест растет, и одно место за день может использовать несколько автомобилей.

Платная парковка меняет структуру пользовательского спроса. Она ограничивает, прежде всего, тех, кто ежедневно ездил на машине на работу и оставлял ее припаркованной почти весь день.

Это — самый неэффективный сценарий использования автомобиля, и он легко заменяется общественным транспортом. В результате освобождается место для тех сценариев, когда оно действительно необходимо.



ДМИТРИЙ БАРАНОВ

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

Разница хорошо видна на простом примере: одни и те же пассажиры занимают несколько метров дороги в автобусе — и около 2 км, если каждый едет на личной машине. Таким образом, город делает дорожку не владение автомобилем, а его использование в наиболее загруженных местах.



40 ЛИЧНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ = 1 АВТОБУС

Миф 1. Платная парковка ущемляет права жителей

РЕАЛЬНОСТЬ

Город предлагает альтернативу: такси, каршеринг или общественный транспорт.

Современные города поддерживают такси и каршеринг как альтернативу личному транспорту. Для такси выделяют специальные стоянки и разрешают пользоваться выделенными полосами, а у транспортных узлов делают зоны посадки и высадки пассажиров.

В Москве для каршеринга действуют льготные условия для операторов: пользователи могут бесплатно оставлять автомобили на платных парковках, хотя сами операторы платят городу за разрешения. Так транспорт используется эффективнее: по данным Дептранса Москвы, одну машину каршеринга в среднем арендуют по очереди 5–6 человек в сутки.

Введение каршеринга — один из способов повысить эффективность использования автомобилей в городе. Это неплохая альтернатива личной машине.

Каршеринговый автомобиль используется в течение дня гораздо интенсивнее, чем личный. Он не стоит часами без дела, пока владелец на работе. Потребность в парковочном пространстве с учётом длительности стоянки у такой машины гораздо ниже, поэтому справедливо, что каршерингу дают льготы на парковки.

Но без хорошего и доступного общественного транспорта никакая инфраструктура не справится с растущим числом личных машин. С другой стороны, чем больше в городе водителей, тем дороже будет стоить вождение автомобиля. С этим придётся смириться, как и с прочими недостатками жизни в городах, которые всё равно не перевешивают преимущества.



ДМИТРИЙ БАРАНОВ

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

При этом системы платных парковок обычно настраивают под разные городские задачи.

Для этого вводят дополнительные правила для разных типов пользователей и ситуаций:

- резидентные разрешения для собственников и арендаторов квартир, а также места только для резидентов,
- бесплатные парковочные места у больниц и других соцобъектов,
- места для инвалидов,
- бесплатная парковка для каршеринга, электрокаров и льготников.

Миф 2. Платные парковки не разгружают город

РЕАЛЬНОСТЬ

В город выезжает меньше авто, а парковочные места освобождаются быстрее.



Большой Афанасьевский переулок в 2010 и 2022 году. Источник: [Дептранс Москвы](#)

Благодаря системе платных парковок в Москве и Санкт-Петербурге снизилась перегруженность дорог, выросла скорость движения и появилось больше свободных парковочных мест.

В МОСКВЕ ПЛАТНЫЕ ПАРКОВКИ ВВЕЛИ В 2012 ГОДУ. ЗА ЭТО ВРЕМЯ:

- В 4,5 раза увеличилась оборачиваемость парковочных мест. Если раньше автомобиль в среднем парковался на протяжении 6 часов, то сейчас — не более 1 часа 20 минут, а в центре — до 1 часа.
- На 22% увеличилась скорость движения автотранспорта с 2011 по 2022 годы (с 45 до 55 км/ч) — благодаря комплексному подходу, в том числе платным парковкам.
- На 20–40% сократилось количество машин, которые оставляли во дворах и на улицах на весь день.
- В два раза сократился срок прибытия экстренных служб на вызов.

- На 10% увеличилась пропускная способность внутри Бульварного и Садового колец.
- На 100 тысяч тонн уменьшился объем вредных выбросов в атмосферу — воздух в Москве стал чище.

В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПЕРВУЮ ПЛАТНУЮ ПАРКОВКУ ВВЕЛИ В 2015 ГОДУ.

- В три раза выросла оборачиваемость парковочных мест в 2023 году.
- На 4% выросла средняя скорость движения на дорогах в зоне платной парковки (в 2023 году по сравнению с 2022-м).
- На 12,3% снизилась перегруженность дорог по всему городу, а на региональной дорожной сети — на 11% в 2023 году.
- На 13% вырос пассажиропоток метро в рабочие дни, причем треть этого роста пришлось на станции в районах платной парковки.

Миф 3. Город зарабатывает на парковках

РЕАЛЬНОСТЬ

Платные парковки не приносят прибыли.

Платные парковки редко становятся прибыльным бизнесом для города. На примере Екатеринбурга урбанист Аркадий Гершман в своем Телеграм-канале [объяснил](#), почему это так.

«Платные парковки не окупаются. Так, в прошлом году в Екатеринбурге оператор парковки впервые за 11 лет вышел в плюс, имея почти 3 тысячи мест.

Платная парковка — это не «краску на асфальте и знак повесили». Это проекты организации дорожного движения с учётом парковочных мест, закупка паркоматов и подвод электричества, штат контролёров, камеры и техника, ведение баз данных, разработка и постоянная поддержка софта. Всё это требует денег — и каждый день.

Основной доход дают вовсе не добросовестные водители, а любители «авось пронесёт» и случайные нарушители — именно штрафы дают больше всего денег. Поэтому если вдруг водители дружно договорятся соблюдать ПДД — платная парковка накроется медным тазом».



АРКАДИЙ ГЕРШМАН

урбанист,
автор Телеграм-канала «Город для людей»

Обычно деньги от парковок возвращаются в городскую среду: их направляют на благоустройство улиц и дворов, содержание дорожной инфраструктуры и на развитие транспорта. Даже там, где парковок много и они стоят дорого, доходы от них невелики по сравнению с расходами на транспортную инфраструктуру.

В Москве

>10 млрд ₽

СОБРАЛИ С ПЛАТНЫХ
ПАРКОВОК В 2025 ГОДУ
В МОСКВЕ

149,3 млрд ₽

СТОИТ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ
ОТ ЛЕНИНГРАДСКОГО ШОССЕ
ДО «МОСКВА-СИТИ»
ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 22,5
КИЛОМЕТРА

В Санкт-Петербурге

4,8 млрд ₽

СОБРАЛИ С ПЛАТНЫХ
ПАРКОВОК В 2024 ГОДУ
В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

в 241 млрд ₽

ОЦЕНИВАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО
ОДНОЙ ТОЛЬКО ШИРОТНОЙ
МАГИСТРАЛИ В ПЕТЕРБУРГЕ
ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 32,4 КМ

Миф 4. Стоимость парковки необоснованно высокая

РЕАЛЬНОСТЬ

Цена формируется в зависимости от спроса.

Города повышают цены, когда загруженность слишком высока и не остаётся свободных мест.

Дональд Шуп, экономист и профессор по градостроительству Калифорнийского университета, больше 40 лет посвятил проблеме парковок. В своей книге «Высокая стоимость бесплатной парковки» (2005) он объясняет, почему цена на парковку должна зависеть от спроса:

ЦЕЛЬ — 85% ЗАНЯТОСТИ:

Правильная цена — это самая низкая цена, при которой на каждом квартале всегда остаются свободными одно или два места (примерно 15% вакантных мест).

РЕГУЛИРОВАНИЕ СПРОСА:

Если мест нет, цену нужно повышать. Если много свободных мест — цену нужно снижать. Это нормирование не временем (кто успел или у кого есть время искать), а деньгами.

В своем [видеоразборе](#) о том же говорит и урбанист Аркадий Гершман:

«Когда в доме была одна машина на подъезд — мест хватало всем. Но когда автомобиль есть почти у каждого, то парковка заканчивается ровно на вас.

И экономисты придумали ответ уже давно: если чего-то не хватает, у этого должна появиться цена, а уже дальше ценой регулируют спрос. В идеале цена должна быть такой, чтобы в зоне видимости всегда оставалось хотя бы одно свободное место. Если улица пустая — цена снижается. Если всё забито — растёт, пока не освободится то самое одно место».



АРКАДИЙ ГЕРШМАН

урбанист,
автор Телеграм-канала «Город для людей»

Минтранс также [советует](#) городам применять гибкую тарифную политику для платных парковок. Это указано в методических рекомендациях ведомства.

Миф 5. Платные парковки нужны только в центре города

РЕАЛЬНОСТЬ

Их вводят там, где не хватает мест.

Чтобы избежать скопления автомобилей, платные зоны вводят и за пределами центра — рядом с крупными жилыми районами, транспортными узлами и станциями метро.

Например, станции метро Москвы вроде Новокосино или Митино находятся на окраине столицы и служат пересадочными узлами для жителей ближайшего Подмосковья. Многие водители доезжали до метро на машинах и оставляли их на весь день — в результате улицы и дворы рядом со станциями превращались в огромную парковку. Город отрегулировал это введением платных парковок у метро и созданием перехватывающих городских паркингов.

Миф 6. Платная парковка — это услуга

РЕАЛЬНОСТЬ

Это право занять место на улице.

Многие водители воспринимают платную парковку как услугу, в то время как на самом деле — это ограничение. Город не хочет, чтобы автомобили занимали места, но человек может купить себе разрешение припарковаться в определенном месте.

Однако зимой многие возмущаются сугробам на платных парковках и требуют «качественного обслуживания» — очищенных парковочных мест.

«Платная парковка — это не бизнес в формате «клиент всегда прав», а платный доступ к городскому ресурсу.

Если вы пришли ночью к закрытому МФЦ, вы же не требуете, чтобы его открыли только ради вас.

С парковкой логика похожая: если место физически недоступно — его заняли другие машины, улицу перекопали или там лежит снег — никакого «нарушения услуги» тут нет, ведь парковка — это не гарантированное право, а привилегия».



АРКАДИЙ ГЕРШМАН

урбанист,
автор Телеграм-канала «Город для людей»

Платные парковки вводятся не для того, чтобы пополнить бюджет города. Парковочные места на улице ограничены, и задача города — сделать так, чтобы они не были заняты весь день.

Поэтому платная парковка работает прежде всего как регулятор. Когда стоянка становится платной, машины начинают чаще менять друг друга, и одно парковочное место может использоваться несколько раз в течение дня.

Спрос выше возможностей. Что происходит с рынком каршеринга?

По итогам 2025 года спрос на услуги каршеринга вырос на 10% год к году. Это связывают с высокой стоимостью автомобилей и их обслуживания, а также ростом числа платных парковок. А в начале 2026 года спрос вырос ещё на 19% из-за холодной и снежной погоды.

Но одновременно появляются новости о трудностях операторов. Так, в «Делимобиле» в 2025 году пользователи сервиса проехали 1,8 млрд минут, что на 7% меньше год к году. При этом автопарк «Делимобиля» также сократился. Сейчас у компании 27,9 тыс. машин, что на 12% меньше год к году.

На первый взгляд кажется, что рынок начал замедляться. Но на практике происходит другое: каршеринг переживает сложный период трансформаций, в котором сами сервисы аренды едва успевают за растущими потребностями пользователей.

Бизнес аренды растёт, несмотря на все трудности

Россияне всё чаще берут машины в аренду для туристических поездок, сохраняются и традиционные короткие поездки.

+10%

ЧИСЛО ЧЕКОВ
ГОД К ГОДУ

+22%

РОСТ ПРОДАЖ
КАРШЕРИНГА
ЗА ГОД

629₽

СРЕДНИЙ ЧЕК
(+12% ЗА ГОД)

63,8 млрд ₽

РАСХОДЫ РОССИЯН
НА КАРШЕРИНГ
(ЯНВАРЬ—НОЯБРЬ 2025)

*по данным Росстата, траты выросли
на 11,5% год к году*

81,3 млрд ₽

РЫНОК АРЕНДЫ И ЛИЗИНГА
АВТОМОБИЛЕЙ

*за январь—ноябрь 2025 года сегмент
вырос на 12,4%*

Треть маршрутов на автомобиле и городском транспорте россиян в навигаторе — меньше 3 км, показали данные навигатора 2ГИС. В Москве доля таких маршрутов меньше всех остальных — всего 21%.

Доля маршрутов на автомобиле

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

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

Создано с помощью Datawrapper

Это связано с тем, что столица активно работает над уменьшением количества личных автомобилей — например, в центре Москвы везде организованы платные парковки. Власти развивают городской транспорт, создают условия для сервисов каршеринга, арендных электросамокатов и велосипедов.

Таким образом, запрос на городскую мобильность через аренду сохраняется за счёт постоянных маршрутов.

Парк техники расширяется

Не только китайские, но российские и европейские марки становятся доступны для аренды в каршеринге во всё больших количествах. На рынке говорят о локализации, но пока она, к счастью, не пришла. Мы уже разбирали с экспертами, какие последствия может повлечь за собой ужесточение законодательства по модели пассажирских перевозок в такси.

Если коротко: это могло бы резко сократить парк техники и ухудшить экономику сервисов. Многие операторы не пережили бы реформу, что нанесло бы существенный ущерб по городской мобильности.

ВАЖНЫЕ ОБНОВЛЕНИЯ В АВТОПАРКАХ ОПЕРАТОРОВ В ПРОШЛОМ ГОДУ:

- Появление Solaris KRX и Solaris HC у BelkaCar;
- Новые категории Supreme у Делимобиля;
- Партнёрства с Geely, Belgee и GAC у Ситидрайва.

«Операторы не перестали покупать новые автомобили. Так, например, в 2025-м Яндекс Драйв активно увеличивал парк в Москве. Многие годы Делимобиль был лидером по количеству авто в столице, сейчас Яндекс догнал и может даже перегнал их».



ПОЛИНА ВОЛКОВА

Главный редактор изданий
«Трушеринг» и «Мобилити»

Сервисы активно выходят в новые регионы

НЕКОТОРЫЕ, КАК ЯНДЕКС, УВЕЛИЧИЛИ ГЕОГРАФИЮ СРАЗУ В ДВА РАЗА.

- Яндекс Драйв: Ижевск, Тюмень, Нижний Новгород;
- Делимобиль: Ярославль, Краснодар, Челябинск;
- Ситидрайв: Краснодар, Ростов-на-Дону.

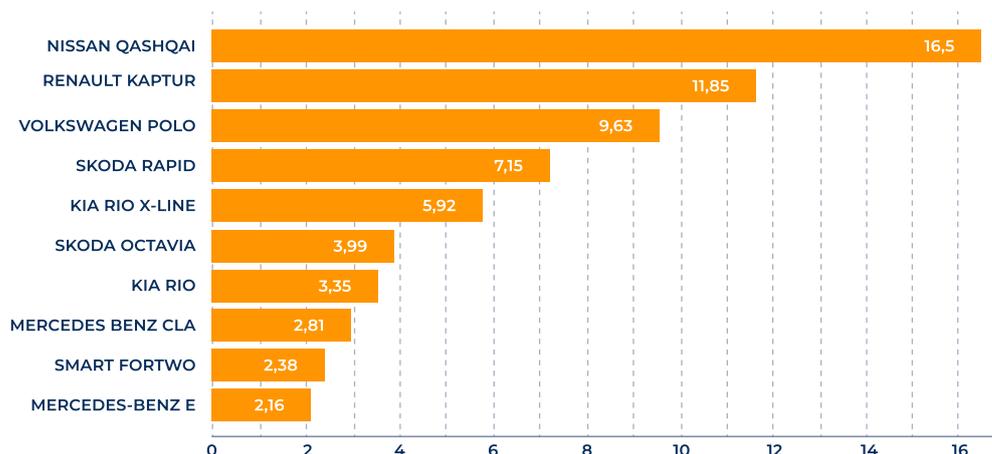
Развиваются новые направления

БИЗНЕС ОПЕРАТОРОВ АКТИВНО ДИВЕРСИФИЦИРУЕТСЯ. ИЗ ЯРКОГО МОЖНО ВСПОМНИТЬ:

- Сеть собственных СТО у Ситидрайва;
- Продажа авто на аукционах;
- Новые опции для долгой аренды, эксперименты с моделью «авто по подписке».

Аренда эволюционирует вместе с потребностями пользователей. Автомобиль каршеринга — не роскошь и не игрушка, но средство передвижения.

Самые продаваемые машины каршеринга в 2024 году, %



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

Длительная аренда заменяет личное авто

Средняя цена автомобиля в России

2020

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

2025

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

РОСТ

+99%
+154,5%

Источники данных: [Автостат \(1, 2\)](#), [Коммерсантъ](#), [Газета.ру](#)

- Молодые россияне отказываются от владения машинами
- Аренда бывает выгоднее в ряде постоянных сценариев
- Лидеры по такой модели: Москва, Петербург, Казань, Нижний Новгород

Как показало наше исследование, в ряде сценариев аренда бывает даже выгоднее, чем владение личным авто. Многие предпочитают взять авто «по подписке» с возможностью выкупа, чем брать кредит.

Расходы при поездках на работу и дачу

| | ВЛАДЕНИЕ ЛИЧНЫМ АВТО | КАРШЕРИНГ | ТАКСИ |
|--------------------------------------|----------------------|-------------|-------------|
| SOLARIS HS (ЭКОНОМ) | 2 544 385 ₽ | 1 539 200 ₽ | 2 294 120 ₽ |
| GEELY COOLRAY / BELGEE X50 (КОМФОРТ) | 2 444 532 ₽ | 1 924 225 ₽ | 2 636 995 ₽ |

«Каршеринг из машины, чтобы доехать до метро превращается в полноценную замену личному автомобилю, включая все поездки на дачу и прочие жизненные дела. Это особенно актуально сейчас, когда покупка личного автомобиля стала роскошью, недоступной большинству».



ПОЛИНА ВОЛКОВА

Главный редактор изданий
«Трушеринг» и «Мобилити»

Что затрудняет рост?

РЫНОК СТОЛКНУЛСЯ С ЦЕЛОЙ СЕРИЕЙ ТРУДНОСТЕЙ И РИСКОВ ЗА ПОСЛЕДНИЕ ЧЕТЫРЕ ГОДА.

- Невключение шерингов в «белые списки»;
- Сложная экономическая обстановка и высокая ставка ЦБ;
- Активная конкуренция среди операторов;
- Смена баланса между экономом и комфорт сегментом;
- Риски из-за потенциального закона о локализации;

Всё это не могло не привести к экономическим последствиям. Так, Делимобиль в своей отчётности прямо ссылается на ограничения в работе геолокационных сервисов и интернета. На операторов не может не влиять и высокая ключевая ставка.

Всё ли так плохо?

Отчётность Делимобиля прогнозирует рост выручки на 11% при снижении автопарка на 12%. Но это технические расчёты единственной публичной компании. По факту рынок проходит через крупную трансформацию на фоне продолжающегося кризиса.

«Выглядит так, будто сейчас компания занимается оптимизацией: достает деньги из существующих активов (старый парк), не вкладывая их в покупку новых. Это возможность для Яндексa и Ситидрайва откусить у Делимобиля еще какие-то доли рынка, пока публичный конкурент сфокусирован на финансовой эффективности».



ПОЛИНА ВОЛКОВА

Главный редактор изданий
«Трушеринг» и «Мобилити»

Кикшеринг

Сервисы краткосрочной аренды электросамокатов и других СИМ в России

Содержание раздела

21 _____ Самокаты в ПДД — три года. Теперь все ездят по правилам?

КАК ЭТО РАБОТАЕТ

28 _____ В Челябинске появится на 27% больше парковок для самокатов. Зачем городу кикшеринг?

КАК ЭТО РАБОТАЕТ

Эксперты раздела



ВИТАЛИЙ ГАЕВСКИЙ

профессор кафедры «Автомобили» МАДИ
и доктор технических наук



ДМИТРИЙ АГЕЕВ

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



КСЕНИЯ ЭРДМАН

директор Ассоциации операторов микромобильности,
член Общественного совета Минтранса РФ



МИХАИЛ ПОПОВ

челябинский урбанист,
автор телеграм-канала [«Урбан журнал | Михаил Попов»](#)



ЕЛЕНА КУНИНА

руководитель Департамента медиакоммуникации
Движения Первых

Партнёр раздела



АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ

экспертиза по безопасности
кикшеринга

Самокаты в ПДД — три года. Теперь все ездят по правилам?

1 марта 2023 года в российских ПДД появилась отдельная категория — средства индивидуальной мобильности. Самокаты перестали считаться «пешеходами» и стали полноценным транспортом с административной ответственностью.

Теперь для СИМ действует общий лимит скорости — до 25 км/ч, определены места для движения, введены возрастные ограничения, запрет на езду вдвоем и в состоянии опьянения.

В этом материале анализируем, удалось ли заработать новым ПДД для СИМ за три года: что изменилось, кто отвечает за соблюдение правил и обучает пользователей.

Для кого эти ПДД?

ПДД затрагивают две принципиально разные группы людей — пользователей арендных самокатов и владельцев частных устройств. При этом под категорию частных СИМ попадают и более быстрые и тяжелые устройства. Формально они считаются СИМ, но по мощности и весу ближе к мопедам.

Частные устройства отличаются от арендных тем, что в них нет встроенных ограничений. В кикшеринге установлен лимит на скорость, поездки отслеживаются через GPS, есть идентификация пользователя и встроенные датчики, которые анализируют стиль вождения и могут физически заблокировать колесо. Сами самокаты соответствуют установленным требованиям по мощности.

ЧАСТНЫЕ СИМ

Нет технических ограничений

Вес устройства может превышать 35 кг

Контролируются только пользователем

Фиксация нарушений почти отсутствует

КИКШЕРИНГОВЫЕ САМОКАТЫ

Скорость технически ограничена до 25 км/ч Соответствуют ГОСТ и ПДД

Самокат весит до 35 кг

Устройства отслеживаются сервисом

За нарушения правил пользователи штрафуются и блокируются

Учат ли ездить пользователей кикшеринга?

Кикшеринговые сервисы работают со своей аудиторией и отвечают за неё. 100% пользователей перед первой поездкой знакомятся с правилами вождения в приложении.



ЮРЕНТ



WHOOSH [ВУШ]



ЯНДЕКС GO



WHOOSH [ВУШ]

Обучающие материалы сервисов в приложении
Источник: mobilitymag.ru

«Операторы прямо заинтересованы, чтобы среди их пользователей не было нарушителей. Поэтому они регулярно проводят бесплатные обучающие мероприятия онлайн и офлайн для всех желающих».



КСЕНИЯ ЭРДМАН

директор Ассоциации операторов микромобильности,
член Общественного совета Минтранса РФ

После вступления поправок в ПДД компании дополнительно усилили эту работу: запустили социальные кампании, офлайн-школы вождения и партнерства с образовательными учреждениями.

2 млн

ЧЕЛОВЕК ПРОШЛИ ОФФЛАЙН-ШКОЛЫ КИКШЕРИНГОВЫХ СЕРВИСОВ

>100

МЕРОПРИЯТИЙ ЗАПУСТИЛИ СЕРВИСЫ В 2025 ГОДУ, ОХВАТИВ БОЛЕЕ 40 ГОРОДОВ РОССИИ

3.5 млн

ЧЕЛОВЕК ОБУЧИЛИСЬ ОНЛАЙН

Как остальным узнать о ПДД для СИМ?

Использование частных устройств во многом остается на ответственности самих владельцев. Обязательной системы обучения для тех, кто использует частный СИМ, нет — перед первой поездкой они не проходят обязательный инструктаж, как это происходит в кикшеринге.

При этом о ПДД для СИМ рассказывают государственные и городские программы, общественные организации, отдельные кампании по безопасности. Но это не централизованная система, а разрозненные инициативы, которые охватывают аудиторию неравномерно.

Государственные и региональные программы

Базовые знания ПДД сегодня формируются через федеральные и региональные программы безопасности дорожного движения — например, проекты «Лаборатория безопасности», «Безопасные качественные дороги», региональные профилактические программы и всероссийские уроки безопасности в школах. Эти инициативы охватывают всех участников движения, в том числе пользователей СИМ.

Городские власти и ГИБДД

Профилактикой нарушений и обучением ПДД по всей стране занимаются отделы пропаганды в структуре МВД. Они разъясняют правила и работают с детьми и подростками — в том числе по теме СИМ.

В ответе на запрос редакции Госавтоинспекция Самарской области рассказала, что такая работа включает уроки безопасности в школах и детских садах, распространение памяток и видеороликов, участие в комиссиях по безопасности дорожного движения и разъяснения через СМИ и соцсети.

Также работу по профилактике нарушений ПДД подразделения ГИБДД проводят совместно с региональными властями и кикшеринговыми сервисами. Например, Департамент транспорта Москвы вместе с Госавтоинспекцией и операторами поддерживает школы безопасного вождения, выпускает обучающие материалы и проводит городские кампании — например, проект «Включите режим безопасности».

Общественные организации

К обучению подключаются и общественные структуры.

- **Общероссийское общественно-государственное движение детей и молодёжи «Движение Первых»** реализует проект «Школа «Безопасность в Движении» — это очные школы и онлайн-курсы по правилам безопасного передвижения. Проект реализуется совместно с Министерством просвещения, МВД, ЮИД, представителями региональных органов власти и профильными службами. По данным организаторов, за время работы проекта обучение уже прошли более 3 млн детей.
- **Национальный мониторинговый центр помощи пропавшим детям** проводит занятия для школьников и студентов и совместно с ГИБДД организует сезонные акции по безопасности дорожного движения.
- **Ассоциация микромобильности** тоже занимается просвещением пользователей СИМ. Вместе с городскими властями она запустила социальную кампанию «Простые правила» о базовых нормах безопасной езды.

Достаточно ли этого?

Эксперты считают, что в сфере обучения ПДД сделано недостаточно. Принятие нормы в законодательстве — только первый шаг, нужно, чтобы их знали и соблюдали. По словам профессора МАДИ Виталия Гаевского, ситуация с правилами для СИМ схожа с ПДД для велосипедов: транспорт есть, правила есть, но изучение этих правил остается личной ответственностью человека.

«В России сегодня свыше 40 миллионов велосипедов — это самый массовый неавтомобильный вид транспорта. При этом велосипедисты всегда были отдельно прописаны в ПДД. Но нигде и никогда не было регламентировано, как велосипедист должен изучать ПДД. Нет обязательного обучения, нет требований к знаниям, нет системы. Формально правила есть, ответственность есть, а обязательного механизма обучения — нет».



ВИТАЛИЙ ГАЕВСКИЙ

профессор кафедры «Автомобили» МАДИ и доктор технических наук

Пешеходы и пользователи индивидуального транспорта остаются самой уязвимой группой на дороге, часто именно они становятся жертвами ДТП. Нередко аварии происходят из-за незнания или игнорирования правил самими участниками движения.

41%

ПОГИБШИХ В ДТП ПЕШЕХОДОВ
ПЕРЕХОДИЛИ ДОРОГУ
В НЕПОЛОЖЕННОМ МЕСТЕ

49%

ПОГИБШИХ ИЗ-ЗА НАЕЗДА
ВЕЛОСИПЕДИСТОВ
И ВОДИТЕЛЕЙ СИМ НАРУШИЛИ
ПДД

Источник данных: Мобилитика — набор цифровых инструментов для аналитики городской мобильности

Таким образом, вопрос обучения ПДД касается не только СИМ, а всей системы дорожной безопасности в стране. Как отмечает Елена Кунина, руководитель Департамента медиакоммуникации Движения Первых, ПДД работают как внешний регулятор, но без культуры безопасного поведения люди склонны игнорировать запреты, недооценивать риски и не учитывать других участников движения.

По мнению профессора МАДИ Виталия Гаевского, в законе должен быть закреплён минимальный обязательный уровень знаний ПДД для всех участников дорожного движения.

«Я считаю, что минимальные требования по знанию ПДД должны быть прописаны в законе и преподаваться везде: в садиках, в школах и институтах. Каждый человек должен понимать общие правила совместного движения: как пересекаются потоки на перекрестках, как работают пешеходные переходы и светофоры, кто и в каких ситуациях кого пропускает. Эти базовые принципы обязаны знать все — независимо от того, идут ли они пешком, едут на велосипеде, самокате или автомобиле».



ВИТАЛИЙ ГАЕВСКИЙ

профессор кафедры «Автомобили» МАДИ и доктор технических наук

По мнению директора Ассоциации операторов микромобильности, обучение ПДД должно стать частью государственной системы образования. В первую очередь — для подростков.

«Обучение правилам дорожного движения для СИМ — это задача не только бизнеса. Это задача в том числе и на уровне образовательных учреждений: в рамках школьных курсов, сузов, вузов. Я не уверена, что это стоит закладывать отдельным блоком в обучение в автошколах — там просто нет предмета для обучения: то небольшое количество правил, которое требуется для управления СИМ, не может лечь в полноценную программу. А вот понятная стратегия обучения в школах — в рамках ОБЖ, «Разговоров о важном» или других предметов, связанных с безопасностью, — должна быть. Начинать это нужно с подросткового возраста, потому что поправки в ПДД еще не приняты, а дети уже могут использовать СИМ. Обучение должно быть обязательным элементом системы».



КСЕНИЯ ЭРДМАН

директор Ассоциации операторов микромобильности, член Общественного совета Минтранса РФ

Движение Первых также считает, что формировать культуру безопасного поведения на дороге нужно с детства — до того, как подростки начинают самостоятельно пользоваться СИМ.

«Преподавание правил дорожного движения и навыков безопасного управления СИМ на раннем этапе помогает предотвратить формирование рискованных паттернов поведения.

Чем раньше дети начинают осваивать безопасные подходы к передвижению, тем выше вероятность того, что они станут ответственными водителями и пешеходами, когда придет время пользоваться личными СИМ или транспортом».



ЕЛЕНА КУНИНА

руководитель Департамента медиакоммуникации
Движения Первых

В Челябинске появится на 27% больше парковок для самокатов. Зачем городу кикшеринг?

Челябинск стал первым городом, где в 2026 году увеличат количество парковочных зон для арендных самокатов на 26,6%. Теперь их будет 1900.

В этом материале разбираем, зачем нужны парковки для электросамокатов и как это связано с их ролью в городской транспортной системе.

Самокаты — часть городской мобильности Челябинска

Кикшеринг в Челябинске — часть транспортной системы. Сейчас в городе работают три сервиса аренды электросамокатов — Whoosh, Юрент и Яндекс Go.

Сезон 2025 в Челябинске в цифрах

~20%

НАСЕЛЕНИЯ ГОРОДА ХОТЯ БЫ
РАЗ ПОЛЬЗОВАЛИСЬ
КИКШЕРИНГОМ

>3,5 млн

КОЛИЧЕСТВО ПОЕЗДОК
НА КИКШЕРИНГЕ

По данным операторов

«Арендные электросамокаты в Челябинске — это элемент транспортной системы, дополняющий общественный транспорт и повышающий транспортную доступность районов».



ДМИТРИЙ АГЕЕВ

заместитель главы города по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры и цифровизации

На самокате ездят по делам, на работу и учебу

Существует два типа поездок на СИМ

Рекреационные — способ прогуляться или провести время

все расстояние

3—7 км

только на самокате

Транспортные — способ добраться из точки А в точку Б



Большая часть поездок в Челябинске проходит по транспортному сценарию. Короткие поездки на самокатах совершаются не ради отдыха и развлечения, а чтобы добраться до нужной точки.

83% поездок
ПО ТРАНСПОРТНОМУ СЦЕНАРИЮ

12,6 мин
СРЕДНЯЯ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ
ПОЕЗДКИ

~3,5 км
СРЕДНЯЯ ДЛИНА ПОЕЗДКИ

По данным операторов

Так, сотрудник ремонтной компании Сергей Вахтомов использует самокат для рабочих поездок по району.

«Когда у меня в одном микрорайоне восемь объектов, мне удобно передвигаться на самокате по городу. Это настолько удобно, что можно с собой даже перфоратор прихватить».



СЕРГЕЙ ВАХТОМОВ

сотрудник компании «Экир-строй»,
Челябинск

Парковки — основа транспортных поездок на самокате

Чем плотнее и понятнее сеть парковок в городе, тем чаще самокаты используют как транспорт, а не как способ для развлечения. Развитая парковочная инфраструктура расширяет сценарии «первой» и «последней» мили — самокат удобно использовать в связке с общественным транспортом и без проблем завершать поездку по пути.

Новые парковки в Челябинске появятся там, где они действительно нужны: в районах с высоким спросом, у транспортных узлов и в новых микрорайонах. Заместитель главы города по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры и цифровизации Дмитрий Агеев отмечает, что места для парковок город и операторы определяют на основе данных. Для этого анализируются начало и конец поездок, а также точки, где пользователи раньше не могли завершить маршрут из-за отсутствия парковки.

«Мы увеличили число парковок на 27%, чтобы усилить транспортную функцию самокатов — чем больше парковок, тем удобнее людям использовать их для коротких поездок по делам».



ДМИТРИЙ АГЕЕВ

заместитель главы города по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры и цифровизации

Как Челябинск выстроил работу с самокатами

Сейчас самокаты в Челябинске работают как транспорт, но так было не всегда. С момента появления кикшеринга город заметно изменил подход к самокатам.

Взаимодействие города и операторов выстраивается не без сложностей — спорные меры всё ещё принимаются. Так, в августе 2025 года в Челябинске утвердили изменения в КоАП: за каждый неправильно припаркованный самокат операторам грозит штраф 100 тыс. Р.

При этом город идет навстречу операторам и пользователям самокатов. Власти увеличивают количество парковочных зон, чтобы людям было проще парковаться правильно — и, как следствие, возникало меньше нарушений и штрафов.

Урбанист Михаил Попов отмечает, что переход к системному регулированию и созданию парковок говорит о взрослении городской транспортной политики.

«Расширение сети парковок для самокатов — это признак того, что город начинает воспринимать кикшеринг не как элемент, который должны уничтожить, а как часть транспортной системы.

Раньше логика была простой: самокаты мешают — их нужно убирать. Сейчас подход меняется: если люди активно используют этот транспорт, значит, нужно организовать для него понятные и удобные правила.

Чем больше легальных точек парковки, тем меньше хаоса на тротуарах и тем удобнее людям строить поездки: они понимают, что смогут завершить аренду там, где им нужно, а не искать разрешённую точку за несколько кварталов»



МИХАИЛ ПОПОВ

челябинский урбанист,
автор телеграм-канала [«Урбан журнал | Михаил Попов»](#)

Самокаты вписываются в экологичную повестку Челябинска

Урал — крупный центр чёрной металлургии, поэтому регион заинтересован в улучшении экологии. В 2026 году Челябинск исключили из списка городов с неблагоприятным атмосферным воздухом, хотя ранее он регулярно входил в топ-10.

на 48% СОКРАТИЛИСЬ ВЫБРОСЫ В ЧЕЛЯБИНСКЕ В 2025 ГОДУ ПО СРАВНЕНИЮ С 2017 ГОДОМ

Эти изменения стали частью системной работы — участия в нацпроекте «Экологическое благополучие», модернизации систем очистки воздуха на предприятиях и транспортной реформы, которая реализуется с 2022 года.

ЧТО УЖЕ СДЕЛАНО В РАМКАХ ТРАНСПОРТНОЙ РЕФОРМЫ:

- На 95% обновлён общественный транспорт — для минимизации выбросов город закупил электротранспорт (троллейбусы и трамваи) и газовые автобусы.
- В город вернулись 18-метровые автобусы «гармошки», которых не было с 2012 года. Они вмещают до 180 человек, за счет этого заменяют сразу несколько автомобилей и маршруток, снижая нагрузку на дороги и уровень загрязнения. Например, 64-й маршрут перевозит около 27 тысяч пассажиров в день и обеспечивает более 13% от общего объема городских перевозок.

Электросамокаты дополняют экологичную систему городского транспорта. Во время поездки углеродный след электросамоката ниже, чем у автомобиля: 20–109 г CO₂ на км против 150–248 г CO₂ на км.

«Электросамокаты соответствуют общему курсу Челябинска на развитие экологичного транспорта вместе с другим электротранспортом. По сравнению с машинами они почти не создают углеродный след во время поездок, а также снижают нагрузку на улично-дорожную сеть и создают экологичную альтернативу коротким автомобильным поездкам».



ДМИТРИЙ АГЕЕВ

заместитель главы города по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры и цифровизации

Михаил Попов отмечает, что встраиваясь в короткие и мультимодальные поездки, самокаты снижают нагрузку на дороги и экологию.

«Самокаты работают как альтернатива коротким автомобильным поездкам — особенно на дистанциях 1–4 км, где люди часто выбирают машину просто из-за отсутствия удобной альтернативы.

В связке с общественным транспортом самокат становится «транспортом первой и последней мили», позволяя отказаться от автомобиля хотя бы в части повседневных поездок.

Это напрямую снижает нагрузку на дороги и выбросы, пусть и не решает проблему целиком».



МИХАИЛ ПОПОВ

челябинский урбанист,
автор телеграм-канала [«Урбан журнал | Михаил Попов»](#)

Челябинск развивает инфраструктуру для СИМ

Город последовательно улучшает условия для СИМ. В Челябинске появляются новые маршруты, расширяется сеть выделенных полос и формируется безбарьерная среда.

«За последние два года в Челябинске реконструировали множество улиц: укладывают плитку, формируют безбарьерную среду. Как пользователь, я вижу разницу. Если четыре года назад на самокате я ощущал негатив в конце поездки из-за того, что часто приходилось прыгать, даже бывало, что телефон выпадал из кармана, — то сейчас безбарьерная среда в городе заметно берёт верх. Это очень ощутимо».



СЕРГЕЙ ВАХТОМОВ

сотрудник компании «Экир-строй»,
Челябинск

Чем удобнее работает общественный транспорт и комфортнее становится городская среда, тем чаще самокаты используются для коротких поездок до остановок и пересадок.

«Задача города сейчас — не бороться с новым транспортом, а встроить его в систему так, чтобы было безопасно, удобно и для пользователей самокатов, и для пешеходов, и для остальных участников движения. При этом важно помнить: парковки — это только первый шаг. Дальше неизбежно встаёт вопрос инфраструктуры — безопасных маршрутов, разделения потоков, приоритета пешеходов. Без этого рост использования самокатов будет вызывать конфликты».



МИХАИЛ ПОПОВ

челябинский урбанист,
автор телеграм-канала [«Урбан журнал | Михаил Попов»](#)

Рост числа парковок в Челябинске — признак того, что самокаты стали частью городской транспортной системы и требуют взвешенного, совместного подхода. Новый формат регулирования позволяет учитывать интересы горожан и постепенно встраивать микромобильность в повседневную жизнь города.

Штрафы, бонусы, кешбэк: словарь шеринговых сервисов

Самые важные термины в алфавитном порядке

Рассказываем о главных особенностях каршеринга и кикшеринга, а также о преимуществах мобильного города.

Теги для быстрой навигации:

[БЕЗОПАСНОСТЬ](#)[АРЕНДА](#)[ЭКОЛОГИЯ](#)[ДЕНЬГИ](#)[ИНФРАСТРУКТУРА](#)

БОНУСЫ [БЕЗОПАСНОСТЬ](#)

Расчётные единицы, зачисляемые на бонусный счёт пользователя за выполнение определённых условий. Они накапливаются в процессе использования сервиса и могут быть списаны для получения скидки на следующую аренду или оплату тарифного пакета. Размер скидки зависит от уровня пользователя или рейтинга вождения. Бонусы не имеют наличного выражения — в денежном эквиваленте получить их нельзя. Условия использования бонусов у разных сервисов различаются.

БРОНИРОВАНИЕ [АРЕНДА](#)

Опция, с помощью которой пользователь может зарезервировать самокат или автомобиль на определённое время. В период брони другие водители не могут взять транспортное средство в аренду. Обычно операторы предоставляют бесплатный период бронирования, по окончании которого начинается поминутное начисление стоимости.

ВЕЛОДОРОЖКИ

ИНФРАСТРУКТУРА

Специально выделенные полосы для движения велосипедистов, отделённые от проезжей части и тротуаров. Они обеспечивают безопасное передвижение на велосипеде и СИМ, минимизируя риск столкновения с другими участниками дорожного движения.

ВЕЛОПАРКОВКИ

ИНФРАСТРУКТУРА

Специализированные конструкции, предназначенные для хранения велосипедов, электросамокатов и других видов СИМ. Имеют несколько выделенных секций — пользователь может пристегнуть транспортное средство с помощью велосипедного замка или же просто оставить устройство в зоне разметки.

ВИРТУАЛЬНЫЕ ПАРКОВКИ

ИНФРАСТРУКТУРА

Парковочные места без конструкций. Обычно они отображаются такие парковки на карте в мобильном приложении, иногда для них также рисуют разметку и ставят специальный знак.

ВЕЛОПОЛОСЫ

ИНФРАСТРУКТУРА

Участки проезжей части, предназначенные для движения велосипедистов. Они могут быть обозначены специальной разметкой и знаками. Велополосы позволяют велосипедистам передвигаться по основным маршрутам города, связывая различные точки назначения.

ЗОНА ЗАВЕРШЕНИЯ

АРЕНДА

Место, где пользователь должен оставить автомобиль или СИМ, чтобы завершить аренду. Зоны завершения могут быть обозначены специальной разметкой или выделены как виртуальная территория на карте. Закончить поездку вне выделенной зоны нельзя: аренда будет продолжаться до тех пор, пока пользователь не привезёт самокат или машину в подходящее место. Если оставить ТС и получится (например, при сбое GPS), человек получит штраф.

Пользователи каршеринга могут оставлять машину в зонах платных парковок бесплатно или за свой счёт, в зависимости от соглашений города и операторов. Также сервисы предлагают льготные зоны парковки без доплаты, например, в аэропорту

ЗОНА ПОЕЗДКИ

АРЕНДА

Область, в пределах которой разрешено использование автомобиля или СИМ. Зоны поездки могут быть ограничены определёнными районами города или региона. Если покинуть предусмотренную для поездок территорию, самокат автоматически заблокируется, а водитель каршеринга получит штраф.

ЗОНА С ПЛАТОЙ ЗА ЗАВЕРШЕНИЕ

АРЕНДА

Район города, где установлена определённая цена за завершение аренды. Эти зоны обозначены на карте приложения, а сумма доплаты указана рядом. Стоимость завершения аренды добавляется к итоговой цене поездки из обычной зоны в зону с платой. Некоторые операторы каршеринга делают льготы для пользователей, которые используют суточный тариф или пакеты на большее количество дней, — доплачивать за парковку им не нужно.

КАРШЕРИНГ

АРЕНДА

Вид краткосрочной аренды автомобиля, при котором пользователь может взять автомобиль в одном месте и оставить его в другом, заплатив за использование по тарифу. Сам термин собран из двух слов: CAR (английское «автомобиль») и SHARING (поделиться), буквальный перевод — «совместное использование; передача другому».

КИКШЕРИНГ

АРЕНДА

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

КОМПЕНСАЦИЯ

ДЕНЬГИ

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

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

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

КЕШБЭК

ДЕНЬГИ

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

КУАРКОД (QR-КОД)

АРЕНДА

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

МЕТОДЫ ИДЕНТИФИКАЦИИ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ

БЕЗОПАСНОСТЬ

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

НОМЕРНОЙ ЗНАК

БЕЗОПАСНОСТЬ

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

ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ

БЕЗОПАСНОСТЬ

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

ОГРАНИЧЕНИЯ ДОПУСКА

БЕЗОПАСНОСТЬ

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

1 ВОЗРАСТ

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

2 ВОДИТЕЛЬСКИЙ СТАЖ

Так, аренда каршерингов Яндекс.Драйв и ВЕЛКАСАР разрешена при наличии стажа вождения не менее двух лет, в то время как взять автомобиль у Делимобиля и Ситидрайва можно сразу после того, как вы получите водительские права.

ОЖИДАНИЕ/БЛОКИРОВКА/ПАУЗА

АРЕНДА

Функция, которая позволяет закрыть автомобиль или заблокировать колёса СИМ, чтобы предотвратить их перемещение без ведома арендатора. Активировать опцию можно с помощью мобильного приложения. В таком режиме человек может, например, спокойно сходить в магазин, а стоимость минуты простоя будет дешевле, чем в поездке.

ОФЕРТА

АРЕНДА

Соглашение, которое обычно заключается между сервисом и пользователем, форма договора. Также есть оферта, которую подписывают власти города и представители сервисов, чтобы определить условия работы аренды на конкретной территории.

ПАУЗА / ОЖИДАНИЕ

АРЕНДА

Режим, в котором автомобиль или самокат всё ещё остаётся зарезервирован за пользователем, но не находится в движении. Такая опция активируется вручную и позволяет человеку, например, оставить ТС и сходить в магазин. На этот период стоимость аренды обычно становится дешевле.

ПЕРЕРАСХОД КИЛОМЕТРОВ И МИНУ

АРЕНДА

Ситуация, когда пользователь проехал больше километров, чем было предусмотрено выбранным тарифом, или арендует транспортное средство дольше отведённого ему времени. В таких случаях большинство операторов каршеринга и кикшеринга применяют дополнительную плату за каждый новый километр, а также за минуту или час сверх Пустановленного лимита. (от англ. «самокат»), к которому просто добавили то же слово SHARING.

ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

БЕЗОПАСНОСТЬ

Набор правил, которые необходимо соблюдать при использовании автомобиля или СИМ. Они могут включать ограничения скорости, правила парковки и другие аспекты. Например, сервисы каршеринга запрещают ездить с питомцем на переднем сиденье или оставлять в салоне мусор, а сервисы кикшеринга — перевозить груз, выступающий за пределы СИМ.

Все операторы также запрещают нарушать ПДД — сервисы могут выписать штраф, даже если пользователь не получил протокол от ГИБДД. Так, нельзя ездить вдвоём на одном самокате или сильно «лихачить» на машине.

ПРИЛОЖЕНИЕ

АРЕНДА

Программа, с помощью которой пользователи могут бронировать, оплачивать и отслеживать свои поездки на автомобилях или СИМ. Приложение обычно доступно для смартфонов.

ПРОГРАММА ЛОЯЛЬНОСТИ

ДЕНЬГИ

– система поощрений и привилегий, которая предлагает дополнительные преимущества и вознаграждения за активное использование услуг. Основные элементы программы лояльности включают:

1 БОНУСЫ И СКИДКИ

За каждую поездку или достижение таких целей, как количество поездок за месяц, пользователи могут получать бонусы или скидки на будущие аренды. Эти бонусы могут быть использованы для частичной или полной оплаты следующей поездки.

2 УРОВНИ ЛОЯЛЬНОСТИ

Пользователи могут повышать свой статус в программе лояльности, выполняя ряд условий (например, количество поездок или сумма потраченных средств). С повышением статуса увеличиваются доступные привилегии и скидки.

3 ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Участники могут получать доступ к эксклюзивным предложениям, акциям и мероприятиям, которые недоступны для обычных пользователей.

4 ПОДАРОЧНЫЕ ПОДПИСКИ И ОПЦИИ

Для поощрения особо активных пользователей могут предлагаться подарочные подписки на услуги (например, бесплатная аренда на определённый период) или эксклюзивные опции.

СТОИМОСТЬ КИЛОМЕТРА И МИНУТЫ

ДЕНЬГИ

– фиксированная сумма, которая не зависит от пройденного расстояния или затраченного времени. Однако, если пользователь превысит оговорённое в тарифе расстояние или время аренды, он может получить счёт за перерасход. Размер дополнительной платы варьируется в зависимости от сервиса и условий тарифа.

СТРАХОВКА

БЕЗОПАСНОСТЬ

Опция, которая подразумевает заключение страхового договора с компанией-партнёром сервиса. Она покрывает повреждение СИМ, ущерб своему имуществу и здоровью, а также третьих лиц. Как правило, операторы предоставляют расширенную (или полную) и базовую страховку, отличающиеся стоимостью и степенью покрытия.

ТАРИФ

АРЕНДА

Стоимость использования автомобиля или СИМ в течение определённого времени. Тарифы могут варьироваться в зависимости от продолжительности аренды, класса автомобиля или СИМ, а также от местоположения и спроса. Как правило, операторы предоставляют тарифы-конструкторы и пакетные тарифы под разные задачи.

Например, каршеринг Ситидрайв предлагает поминутный тариф от 10 ₽ за минуту для коротких поездок, тариф «Фикс» с установленной ценой до выбранной точки и другие. А водители ВЕЛКАСАР могут арендовать авто на 2 дня и 600 км от 6 тысяч ₽ или выбрать другие опции.

ТЕЛЕМАТИКА

БЕЗОПАСНОСТЬ

Набор оборудования в машинах каршерингов и СИМ кикшерингов. С его помощью осуществляется контроль за транспортом. С его помощью операторы сервисов могут следить за состоянием своих ТС, записывать маршрут в режиме онлайн. Всё это позволяет быстро выявлять нарушителей. А если человек за рулём ведёт себя опасно, машину или самокат могут дистанционно заблокировать.

ШЕРИНГ

АРЕНДА

(от англ. SHARE – «делиться») Обмен ресурсами между людьми для удовлетворения личных потребностей. Бизнес-модель работает так: собственники сдают транспортное средство в аренду другим пользователям, и получают за это денежное вознаграждение.

ШТРАФЫ

БЕЗОПАСНОСТЬ

Денежные взыскания, которые могут быть наложены за нарушение правил использования автомобиля или СИМ. Они могут включать штрафы за превышение скорости, неправильную парковку и другие нарушения.

ЭКОЛОГИЧНОСТЬ

ЭКОЛОГИЯ

Стремление к снижению негативного воздействия на окружающую среду. Экологичность может быть достигнута за счёт использования электромобилей, велосипедов и других экологически чистых транспортных средств.

ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЬ

ЭКОЛОГИЯ

Устройство, играющее ключевую роль в работе электротранспорта (автомобили, электросамокаты и электровелосипеды), а также гибридных машин. Электродвигатели обеспечивают движение транспортных средств, делая их экологически чистой и бесшумной альтернативой традиционным транспортным средствам.

Спасибо за внимание



Контакты редакции

EDITORS@MOBILITYMAG.RU

Прислать материал, опубликовать
экспертную колонку

HI@MOBILITYMAG.RU

Общие вопросы

PARTNERS@MOBILITYMAG.RU

Сотрудничество, реклама в журнале

Над выпуском работали

ПОЛИНА ВОЛКОВА

главный редактор

ИЛЬЯ СКЛЮЕВ

редактор и автор

ЕКАТЕРИНА СОФЬИНА

корректор

ЮРИЙ НИКОЛАЕВ

руководитель проекта

АЛЕКСАНДРА БОДИНА

автор

АНАСТАСИЯ НЕКРАСОВА

дизайнер, иллюстратор

ЮЛИЯ ЦАЙ

выпускающий редактор

АНДРЕЙ ВДОВИН

автор



Электронная версия журнала

[Подписаться на ежемесячную
рассылку журнала](#)

Партнёры выпуска



АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ

экспертиза по безопасности
кикшеринга



РЕНЕССАНС СТРАХОВАНИЕ

экспертиза по безопасности
каршеринга