


# ГОСУДАРСТВЕННОЕ И МУНИЦИПАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

 10.5281/zenodo.11077812

**ИМАНОВ Фейруз Яросович**  
директор, NEXTEK Electro (ИП Иманов Фейруз Яросович),  
Россия, г. Калининград

## ВКЛАД АРЕНДЫ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ В ОПТИМИЗАЦИЮ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ МЕГАПОЛИСОВ

**Аннотация.** Жизнь в современном мегаполисе приводит к необходимости рассматривать альтернативные варианты стандартным способам передвижения. Проблема пробок, стоимости услуг такси и общественного транспорта не будет решена в ближайшие годы, по мнению исследователей. Отсюда возникает повышенный интерес к кикшеренгу и возможностям повышения уровня мобильности в условиях крупных городов. Актуальность темы определяется заинтересованностью различных категорий населения в возможностях оптимизации дорожно-транспортного движения за счет использования электросамокатов. Цель работы – рассмотреть возможности использования средств, получаемых от аренды электросамокатов в улучшении системы дорожного движения. Методы исследования включают анализ современных данных, сопоставление системы распределения доходов и расходов в области оптимизации дорожного движения, а также прогнозирование возможных последствий использования средств от аренды для оптимизации дорожного движения. Результаты исследования показали, что современный мегаполис нуждается в переоценке существующих систем оптимизации дорожного движения. В данном плане электросамокаты представляются уникальными источниками оптимизации, как в отношении перемещения граждан, так и в области снижения автотранспортной нагрузки на сами дороги. Однако, возможности использования средств от аренды электросамокатов для развития мегаполисов не рассматриваются. Только ряд городов, такие как Москва, и Санкт-Петербург заинтересованы в данном направлении. В заключении представлен прогноз возможного развития состояния дорог при оптимальном подходе к распределению доходов от аренды электросамокатов.

**Ключевые слова:** электросамокаты, оптимизация дорожного движения, система распределения доходов, развитие мегаполисов, кикшеренг.

### Введение

Во всем мире города стремятся облегчить транспортные проблемы, связанные с пробками, загрязнением воздуха, шумом и дорожно-транспортным травматизмом. Планировщики городского транспорта приветствовали электронные самокаты как альтернативу индивидуальному моторизованному транспорту, в частности автомобилям. С другой стороны, общественность встретила электронные скутеры как с энтузиазмом, так и

скептицизмом, поскольку города столкнулись с непредвиденными последствиями, такими как безответственное вождение, беспорядок или вандализм. Но жесткой законодательной базы, которая могла бы регламентировать такие моменты как: максимальная скорость, передвижение в рамках велосипедных дорожек, места парковок и др. – нет. Так же как отсутствует прямая связь между лицензированными операторами и городскими властями.

С одной стороны – введение системы платных электросамокатов можно считать инициативой градостроителей, которые стремились найти решение проблемы загазованности, пробок и транспортным происшествиям. С другой – данная инициатива градостроителей возникла не в России, а в странах Западной Европы, и была активно перенята отечественными бизнесменами, которые, необходимо отметить, очень долго пробивались к потребителю, так как последний отдавал предпочтение привычным формам передвижения.

И действительно, ходьба пешком, езда на велосипеде и общественный транспорт обычно считаются наиболее желательными вариантами передвижения в городских условиях, поскольку они требуют меньше места и не загрязняют окружающую среду. И в российские города практика аренды велосипедов и электронных самокатов пришла недавно и получила широкое распространение благодаря молодежи. Эти формы «микромобильности» быстро стали частью бизнеса в сфере доставок, что позволяет говорить о положительных результатах, как для транспортных систем, так и для различных экономических сфер. Например, системы совместного использования велосипедов уменьшили заторы в часы пик, а после пандемии система доставки продуктов, медикаментов и различных товаров оказалась так же востребована.

Как результат, на сегодняшний день, в литературе можно найти информацию о значимости «микромобильности» для экономики страны/региона/города, также много информации посвящено вопросам экологической выгоды и наоборот повышенному травматизму, связанному с эксплуатацией электросамокатов. Но вопросы использования средств от аренды электросамокатов для оптимизации системы дорожного движения, как в отечественной, так и зарубежной литературе освещены слабо, что определяет актуальность рассматриваемой темы.

Так, в работах отечественных исследователей прослеживается идея о том, что с одной стороны – за электросамокатами – будущее развития дорожно-транспортной структуры [1, с. 309-321]. По мнению С. В. Илькевич эта форма мобильности соответствует потребностям современного мегаполиса, и сами операторы не остановились на привлекательных

ценах и автономности предоставляемого транспорта. Как результат, преимущества использования электросамоката растут регулярно начиная с 2018 года спрос, как и прибыль на данную услугу увеличивается (по подсчетам автора спрос должен расти примерно в 2,5 раза за год на покупку, и в 3 раза на аренду, по факту цифры несколько отличаются в сторону ежегодного роста интереса) [2, с. 238-253].

Но, есть и противоположное мнение, в рамках которого, повседневное перемещение на электросамокатах ведет к росту проблем. Так, только в Москве и Санкт-Петербурге в прошлом году было зафиксировано по 100 аварий и транспортных происшествий по причине халатного использования электросамокатов. И по мнению М. Д. Пологойко необходимо не только регулирование ценовой политики, которая бы привлекала клиентов для аренды, но и государственное законодательное регулирование, в рамках которого можно было бы накладывать ответственность за право пользования электрическим самокатом [3, с. 315-320]. И если ранее можно было говорить от отставания российских городов от передовых технологий, то пример Москвы и Санкт-Петербурга показывают, как развитие городов тесно связано с их инфраструктурой и последовательной политикой администрирования [4, с. 5-13].

И важно отметить, что в независимости от того, что в Западных странах кикшеренг развит давно, как отмечают исследователи, проблемы, с которыми сталкиваются в российских городах, не решены и в зарубежных странах. Так, исследователи соглашаются с тем, что кикшеренг позволяет разгружать дороги и смягчает воздействие на окружающую среду [5, с. 55-72], но электросамокаты, в отличие от велосипедов – это угроза для здоровья, как для водителя, так и для пешеходов, которые могут пострадать по его вине [6, с. 68-86]. Кроме того, законодательного регулирования данного вида передвижения нет [7, с. 1058-1073], что влечет за собой общественное недовольство и нарастание тревоги за близких [8, с. 154-162]. И несмотря на то, что на протяжении многих лет исследователи разрабатывают предложения по оптимизации использования электросамокатов [9, с. 1022-1030], четкого видения ситуации нет до сих пор, в то время как проблемы нарастают [10, с. 1041-1047].

Следовательно, и отечественные и зарубежные исследователи говорят о необходимости регламентировать политику аренды электросамокатов.

Цель работы – рассмотреть возможности использования средств, получаемых от аренды электросамокатов в улучшении системы дорожного движения.

**Материалы и методы**

Методы исследования включают:

- анализ современных данных представленных в работах отечественных и зарубежных исследователей;
- сопоставление системы распределения доходов и расходов в области оптимизации дорожного движения,
- прогнозирование возможных последствий использования средств от аренды для оптимизации дорожного движения.

**Результаты**

Кикшеренг возник в России в 2018 году, непосредственно в г. Москва, когда была учреждена городская система аренды электросамокатов «Делисамокат». Эта услуга имела практически незначительное присутствие и спрос, хотя уже летом операторов стало намного больше и все они имели частный характер.

Пандемия привела к тому, что вопросы доставки стали актуальны как никогда ранее и в 2020 году кикшеренг получил популярность во всех крупных городах. Но вплоть до 2021 года вопросы аренды электросамокатов рассматривались населением как способ прогулки или доставки. Что касается замены услуг общественного транспорта, то цена аренды не страивала потребителей и выбор делался в пользу общественного транспорта.

Тогда операторы кикшеренга стали делать акции, предоставлять промокоды и другие варианты снижения цены. Но, профиль пользователей продолжал оставаться несбалансированным. В то же время рос спрос на сами электросамокаты, так как их стоимость варьировалась в пределах 25 тысяч в 2021-2022гг. и население встало приобретать для своих детей вместо мопедов – электросамокаты (рис. 1).

Однако, как показала практика, большинство собственников электросамокатов пользуются ими редко в то время, как потребительский рост непосредственной услуги по аренде электросамокатов оказался важным стимулом для малого предпринимательства в крупных городах.

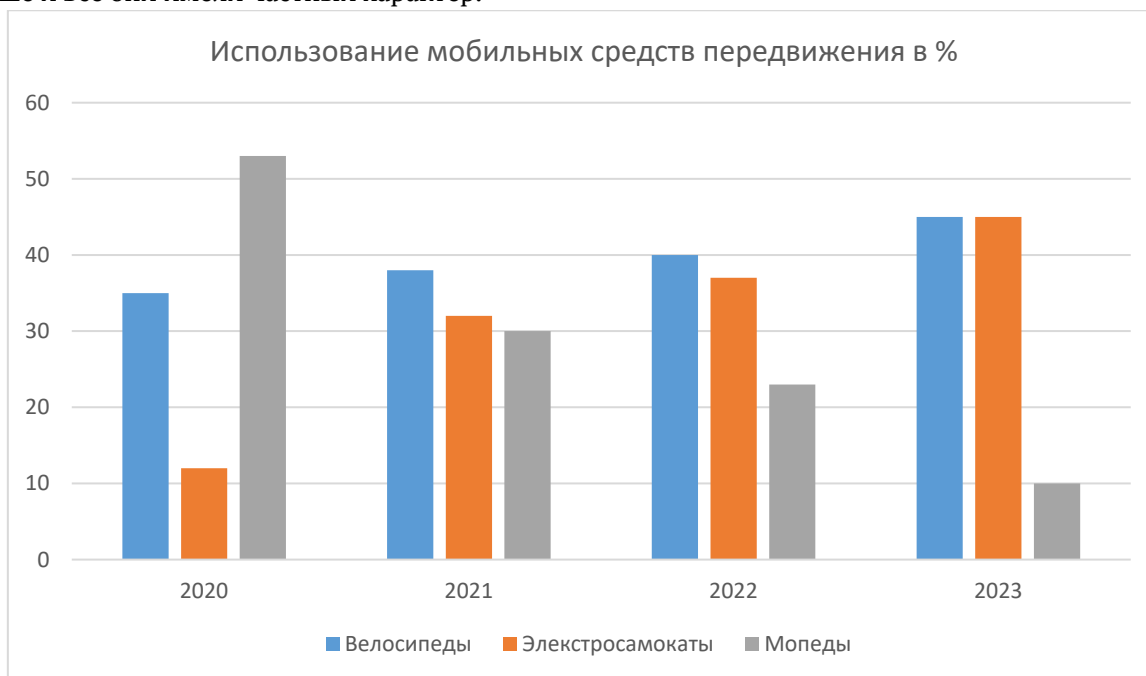


Рис. 1. Динамика спроса на электросамокаты в крупных городах России

Как показано на рис.1 динамика спроса на электросамокаты соперничает с динамикой аренды велосипедов, но в 2022-2023 году предприниматели нашли выход и в ряде компаний по доставке повседневных товаров курьерам

предлагается взять велосипед на прокат, а электросамокаты остаются для общественного пользования в системе транспортировки населения.

На протяжении всего рассматриваемого периода идея о том, что необходимо внести поправки в ПДД и ужесточить контроль для пользователей электросамокатов поднималась многократно, но так и не была принята. Несмотря на то, что и операторы, и городские власти требуют от пользователей осторожности и соблюдения ряда ограничений, рост аварий продолжается, а частота наказаний небольшая, так как виновники легко скрываются с места происшествия и не стремятся брать на себя ответственность за нанесение телесных повреждений пешеходам.

С другой стороны, отсутствие четкого правового статуса электросамокатов дает их пользователям больше возможностей для безответственного отношения к окружающей среде.

Все это говорит о том, что местным властям необходимо рассмотреть возможность применения мер, носящих финансовый характер и использовать средства от аренды

электросамокатов для оптимизации дорожного движения в мегаполисах.

Во-первых, необходимо рассмотреть возможность распределения полученных от кикшеринга средств на создание велодорожек, на которых и должны будут ездить пользователи электросамокатов.

Во-вторых, ввести систему жесткого контроля и штрафов по вопросам парковки электросамокатов, так как многие пользователи оставляют их брошенными на самых различных местах, что мешает проезду колясок, прохождению людей и пр.

В-третьих, ужесточить паспортный контроль при предоставлении услуги (так как пользоваться электросамокатами можно с 18 лет, но подростки, зная, что паспорт не проверяют, легко арендуют данный вид транспорта).

И в данном ключе можно отметить, что рост прибыли от аренды электросамокатов растет ежегодно (рис. 2).

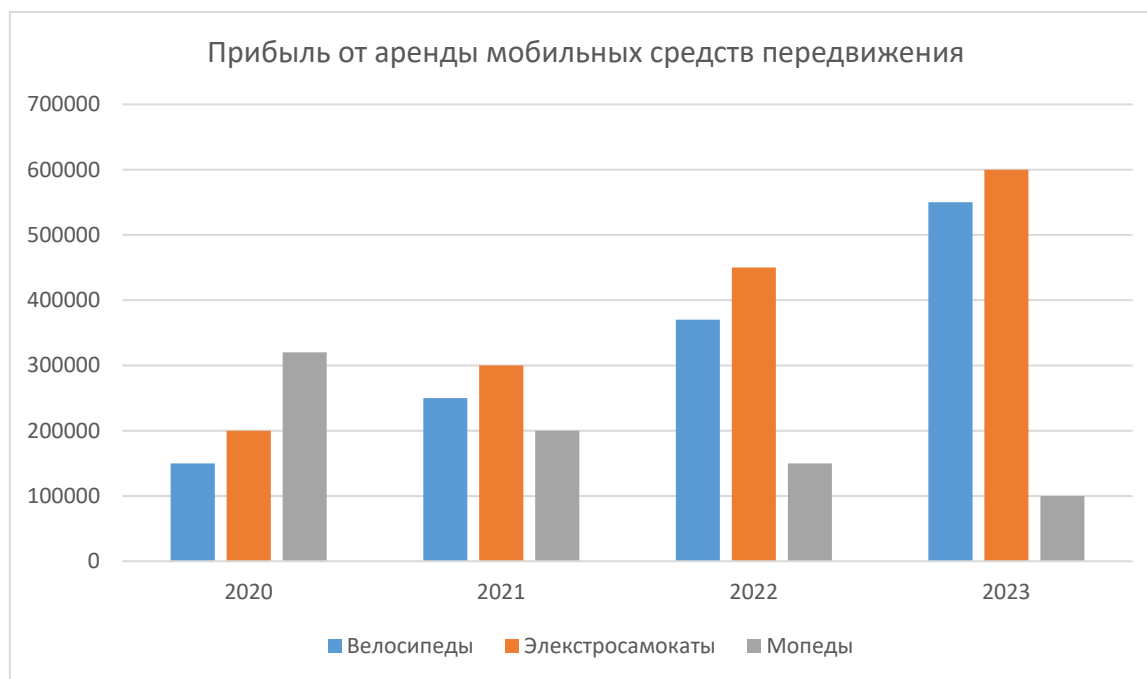


Рис. 2. Динамика роста прибыли от аренды электросамокатов и других мобильных средств передвижения

Данные, представленные на рисунке 2 отражают прибыль компании «Samokat», в то время как в крупных городах, таких как Москва, Санкт-Петербург, Воронеж, Казань, Ростов-на-

Дону, Ставрополь и еще в 44 городах, компаний, которые занимаются вопросами кикшеринга около 20 и более.

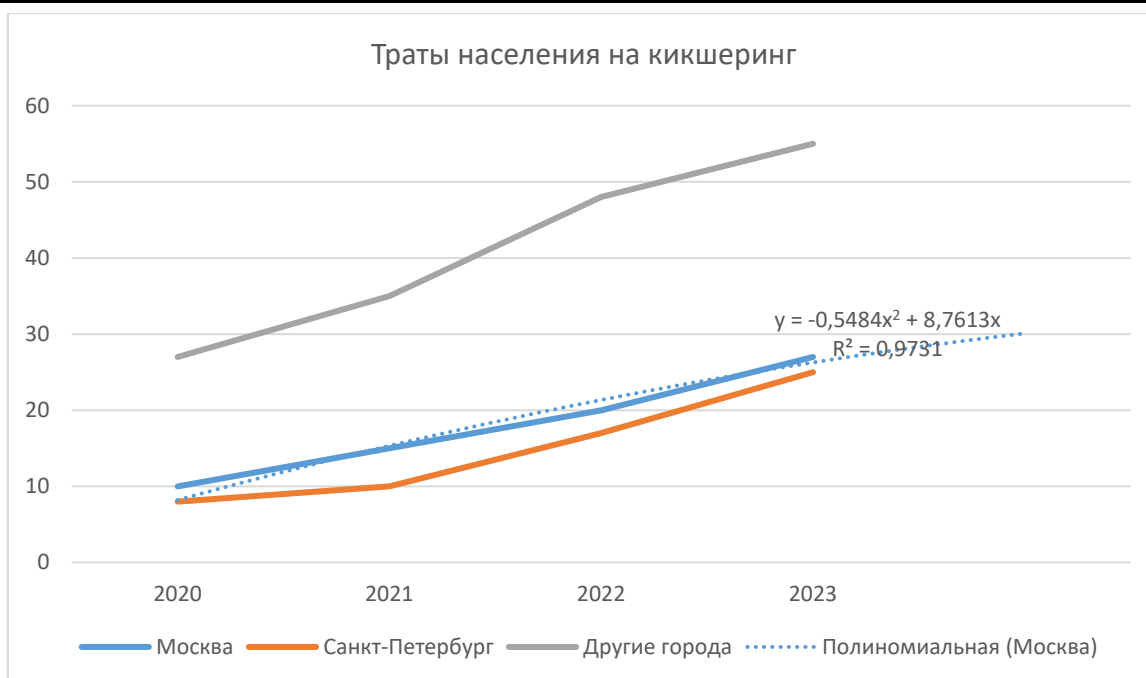


Рис. 3. Рост трат населения на аренду электросамокатов

Как показано на рисунке 3. на сегодняшний день траты населения на аренду электросамокатов увеличились в среднем в 2,5 раза. И в ближайшей перспективе ожидается дальнейший рост.

При этом государственные инициативы по организации данного бизнеса имели явные неудачи, так созданный в 2018 году государственный «ДелиСамокат» был ликвидирован в 2020 году и больше подобных инициатив в крупных городах не проводилось.

Следовательно, правительству необходимо искать легальные способы на улучшение дорожного движения за счет кикшеринга.

**Обсуждение**

Безусловно, если учитывать то, что электросамокаты являются частью бизнеса отдельных предпринимателей и не имеют отношения к государственному сектору экономики, вопрос о распределении средств на аренду в пользу системы дорожного движения не рассматривался.

В то же время существующая налоговая система позволяет взимать с данных компаний такие виды выплат как налог на прибыль, на добавленную стоимость, на транспорт и торговый сбор. Данные выплаты могут стать частью средств, идущих на оптимизацию той или иной области. В частности, налог на транспорт позволяет оптимизировать систему дорожного движения.

В данном направлении уже делаются различные шаги со стороны правительства:

- так, в январе 2024 года депутаты выдвинули предложение по легализации доходов

шеренговых компаний в том регионе, в котором они работают. Такое решение позволит оставлять налоги в казне и распределять их в рамках городских нужд;

- разрабатывается проект Федерального закона по вопросам распределения доходов от аренды электросамокатов, их правового статуса и статуса операторов;
- рассматривается инициатива по предоставлению регионам права легализовать шеринговые компании по своему усмотрению.

Следовательно, на сегодняшний день вопросы использования средств от аренды электросамокатов рассматриваются как исследователями, так и правительством, что говорит о том, что в ближайшей перспективе система пользования изменится.

**Заключение**

Подводя итог можно сделать следующий прогноз:

- Интерес населения к аренде электросамокатов только увеличится, при этом сами операторы ожидают распространения своих услуг на малые города и поселения.
- Частота аренды в крупных городах будет расти, в независимости от роста цены, что определяется удобством и отсутствием строгой ответственности за парковку в неположенных местах и возрастного контроля.
- Принятие инициативы правительства по возможности распределения доходов от аренды может улучшить систему безопасности на дорогах и позволит организовать специальные места для проезда на электросамокатах.

Все это говорит о необходимости дальнейшего развития рассматриваемой темы и детального изучения возможностей отдельных регионов по распределению средств от кикшеринга.

#### Литература

1. Завьялов Д.В., Пищикова О.В., Сагина О.В. Эволюция концепции городской мобильности // ЭПП. 2020. № 2. С. 309-321.
2. Илькевич С.В. Источники формирования конкурентных преимуществ сервисов аренды электросамокатов // СРРМ. 2019. № 3. С. 238-253. DOI: 10.17747/2618-947X-2019-3-238-251.
3. Пологойко М.Д. Перспективы использования сервисов проката электросамокатов в повседневных перемещениях по городу // Скиф. 2021. № 5 (57). С. 315-320.
4. Трегубов В.Н. Организация городского транспорта на основе концепции «Мобильность как услуга» // International Journal of Open Information Technologies. 2019. №6. С. 5-13
5. Aguilera-García Á. et al. Behavioral factors impacting adoption and frequency of use of car-sharing: A tale of two European cities // Transport Policy. 2022. Т. 123. P. 55-72.
6. Aguilera-García Á. et al. Moped scooter sharing: citizens' perceptions, users' behavior, and implications for urban mobility // Sustainability. 2021. Т. 13. №. 12. P. 68-86.
7. Arias-Molinares D., García-Palmares J. C., Gutiérrez J. Micromobility services before and after a global pandemic: impact on spatio-temporal travel patterns // International Journal of Sustainable Transportation. 2023. Т. 17. №. 9. P. 1058-1073.
8. Bach X., Marquet O., Miralles-Guasch C. Assessing social and spatial access equity in regulatory frameworks for moped-style scooter sharing services // Transport policy. 2023. Т. 132. P. 154-162.
9. Gössling S. Integrating e-scooters in urban transportation: Problems, policies, and the prospect of system change // Transportation Research Part D: Transport and Environment. 2020. Vol. 79. P. 1022-1030. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102230>.
10. Vega-Gonzalo M., Aguilera-García Á., Gomez J., Manuel Vassallo J. Analysing individuals' use of moped-sharing and their perception about future private car dependency // Cities. 2024. Vol. 146. P. 1041-1047. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104741>.

**IMANOV Feyruz Yarosovich**

director, NEXTEK Electro (IP Imanov Feyruz Yarosovich), Russia, Kaliningrad

## THE CONTRIBUTION OF ELECTRIC SCOOTER RENTALS TO OPTIMIZING THE TRAFFIC OF MEGACITIES

**Abstract.** *Living in a modern metropolis leads to the need to consider alternatives to standard modes of transportation. The problem of traffic jams, the cost of taxi services and public transport will not be solved in the coming years, according to the researchers. From here, there is an increased interest in kicksharing and the possibilities of increasing the level of mobility in large cities. The relevance of the topic is determined by the interest of various categories of the population in the possibilities of optimizing road traffic through the use of electric scooters. The purpose of the work is to consider the possibilities of using the funds received from renting electric scooters to improve the traffic system. The research methods include the analysis of modern data, comparison of the income and expense distribution system in the field of traffic optimization, as well as forecasting the possible consequences of using rental funds to optimize traffic. The results of the study showed that the modern metropolis needs to reassess the existing traffic optimization systems. In this regard, electric scooters appear to be unique sources of optimization, both in relation to the movement of citizens and in reducing the traffic load on the roads themselves. However, the possibility of using funds from the rental of electric scooters for the development of megacities is not considered. Only a number of cities, such as Moscow and St. Petersburg, are interested in this direction. In conclusion, a forecast of the possible development of the road condition is presented with an optimal approach to the distribution of income from renting electric scooters.*

**Keywords:** *electric scooters, traffic optimization, income distribution system, development of megacities, kick-sharing.*