

# Исследование рынка коммерческой микромобильности в мегаполисах

Исследование подготовлено для Российской  
ассоциации электронных коммуникаций

**kept**



## Содержание

Введение

3

Выбор городов для анализа

4

Основные выводы

Факторы развития коммерческой микромобильности

Профили городов по факторам развития коммерческой микромобильности

Перспективы Москвы в развитии коммерческой микромобильности

6

Краткие профили городов

Нью-Йорк

Москва

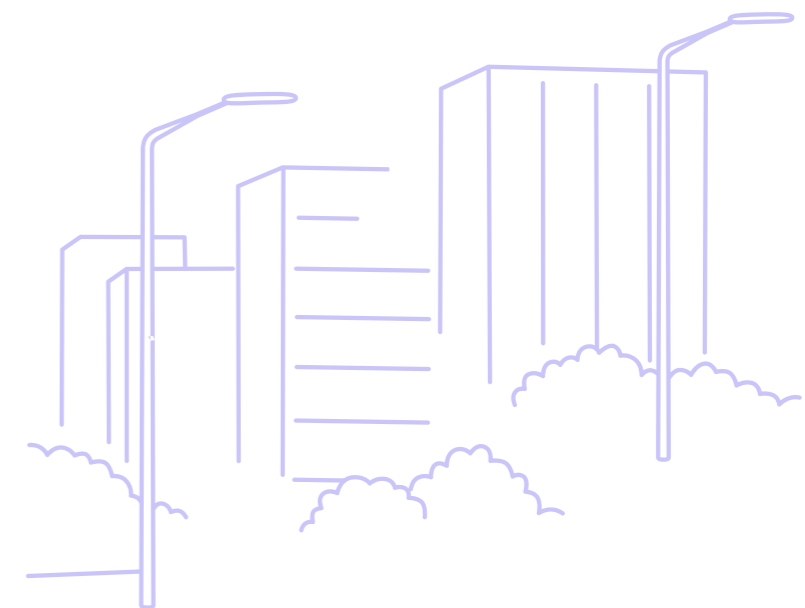
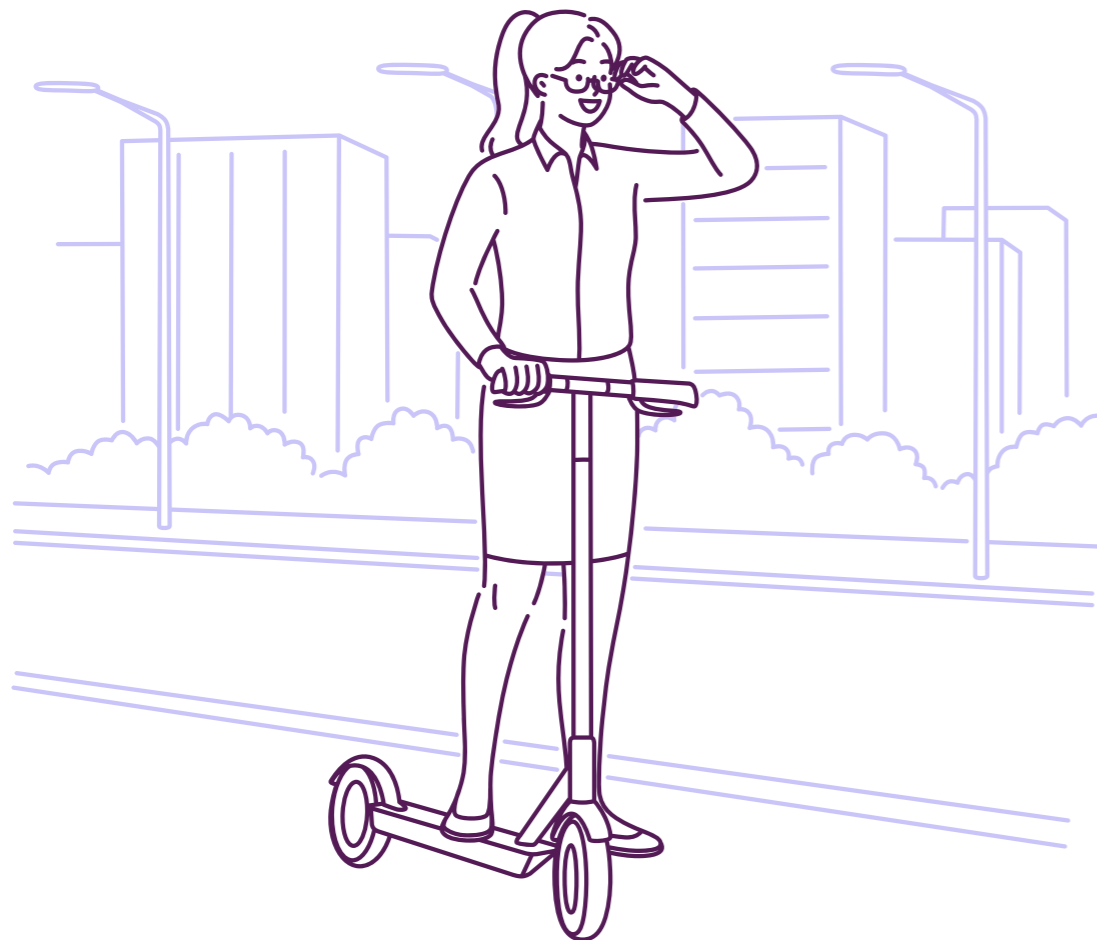
Мехико

Хельсинки

Джакарта

Гонконг

12




## Введение

Коммерческая микромобильность – то есть использование классических и электрических велосипедов, а также электросамокатов для бизнес-целей, в первую очередь для организации доставки «последней мили», – становится все более популярной в крупных городах.

Микромобильность увеличивает скорость доставки и сокращает удельные расходы на нее, чем привлекает внимание бизнеса к этому инструменту. Кроме того, микромобильность снижает загруженность городских дорог и выбросы от транспорта в атмосферу, помогая таким образом властям решать актуальные проблемы города.

Как и в других мировых мегаполисах, коммерческая микромобильность развивается и в Москве. В 2022 году порядка 50% курьеров использовали микромобильный транспорт. Заказы с микромобильной доставкой уже сейчас обеспечивают порядка 3,95% выручки московских компаний розничной торговли и общепита и составляют порядка 260 млрд рублей, а к 2025 году их доля может достигнуть 5,61% и 499 млрд рублей\*.

 Количество курьеров\*\*, Москва

2022 г. → 2025 г.  
100 тыс. → 160 тыс.

В 2022 году микромобильный транспорт использовали

~50% курьеров



Выручка в сегменте доставки, генерируемая за счет заказов, выполненных на микромобильном транспорте, Москва

2022 г. 260 млрд руб. → 2025 г. 499 млрд руб.



Количество курьеров



Уровень проникновения микромобильного транспорта



Количество заказов



Средний чек заказов



Выручка в сегменте розничной торговли и общественного питания



Доля выручки от заказов, выполненных на микромобильном транспорте, в выручке сегмента розничной торговли и общественного питания, Москва

2022 г. 3,95% → 2025 г. 5,61%

Микромобильный транспорт сформировал новую нишу бизнесов с ультрабыстрой доставкой, а также сделал быстрее и экономически выгоднее экспресс-доставку: на загруженных дорогах скорость доставки на электровелосипеде на 30-40% выше автомобильной и в 2-3 раза выше, чем у пешего курьера.

Динамика развития коммерческой микромобильности позволяет говорить о перспективах данного сегмента для московской экономики.

Опыт других мировых столиц может быть полезен, чтобы:

- оценить текущий потенциал и уровень развития коммерческой микромобильности в Москве;
- выделить передовые мировые практики развития сегмента для городов и бизнеса;
- оценить эффект от отдельных решений и инструментов в сфере микромобильности.

\* При условии сохранения тенденций спроса на доставку и текущей модели использования коммерческой микромобильности.

\*\* Учитываются курьеры «последней мили», не включая водителей-экспедиторов.

# Выбор городов для анализа

По итогам анализа крупнейших мировых мегаполисов были выбраны шесть городов для детального изучения.

Каждый из этих городов принадлежит к одной из трех макрогрупп, отличающихся по уровню готовности города к развитию коммерческой микромобильности и степени потребности в ней:

**Нью-Йорк и Хельсинки** – группа с высоким потенциалом, **Гонконг и Москва** – группа со средним потенциалом, **Джакарта и Мехико** – группа с низким потенциалом.

Аспекты, по которым оценивался потенциал развития коммерческой микромобильности в городах



## Высокий потенциал развития

	Амстердам	3	3	3	3	12
	Барселона	3	3	3	2	11
	Париж	3	3	3	2	11
	Копенгаген	3	2,5	2	3	10,5
	Берлин	3	2	3	2	10
	Нью-Йорк	3	2	2	3	10
	Сингапур	1	3	3	3	10
	Хельсинки	1	3	3	3	10
	Лондон	3	1,5	2	3	9,5
	Мадрид	3	2	1	3	9

## Средний потенциал развития

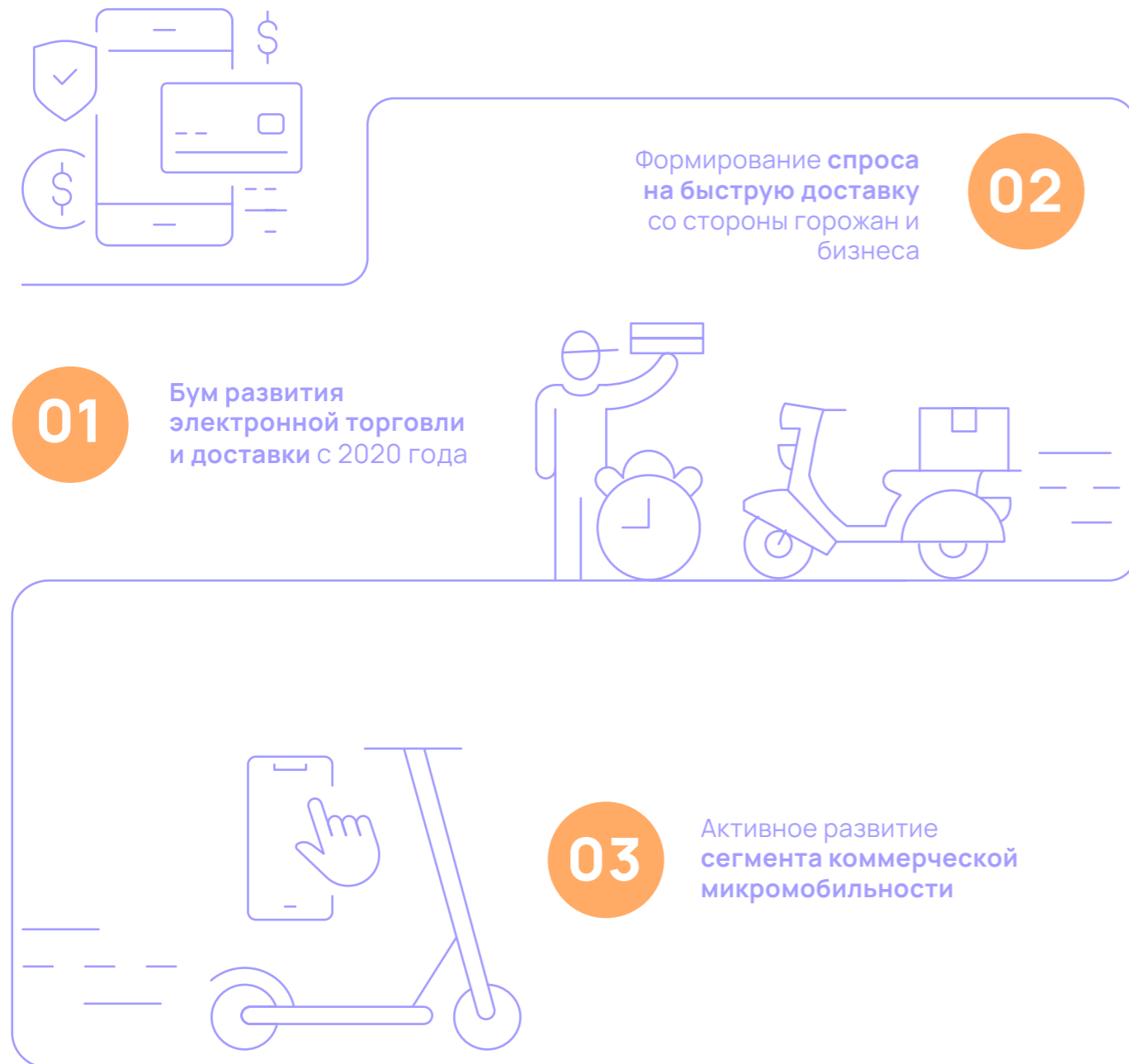
	Вашингтон	3	1,5	1	3	8,5
	Тель-Авив	1	2,5	3	2	8,5
	Окленд	2	1,5	1	3	7,5
	Сеул	2	1,5	1	3	7,5
	Сидней	2	1,5	1	3	7,5
	Бангкок	3	1	1	2	7
	Гонконг	1	2	2	2	7
	Пекин	2	2	1	2	7
	Москва	2	1	1	2	6
	Токио	2	2	1	1	6

## Низкий потенциал развития

	Рим	2	1,5	1	1	5,5
	Буэнос-Айрес	2	1	1	1	5
	Джакарта	2	1	1	1	5
	Нью-Дели	2	1	1	1	5
	Мехико	1	1	1	1	4
	Сан-Паулу	1	1	1	1	4

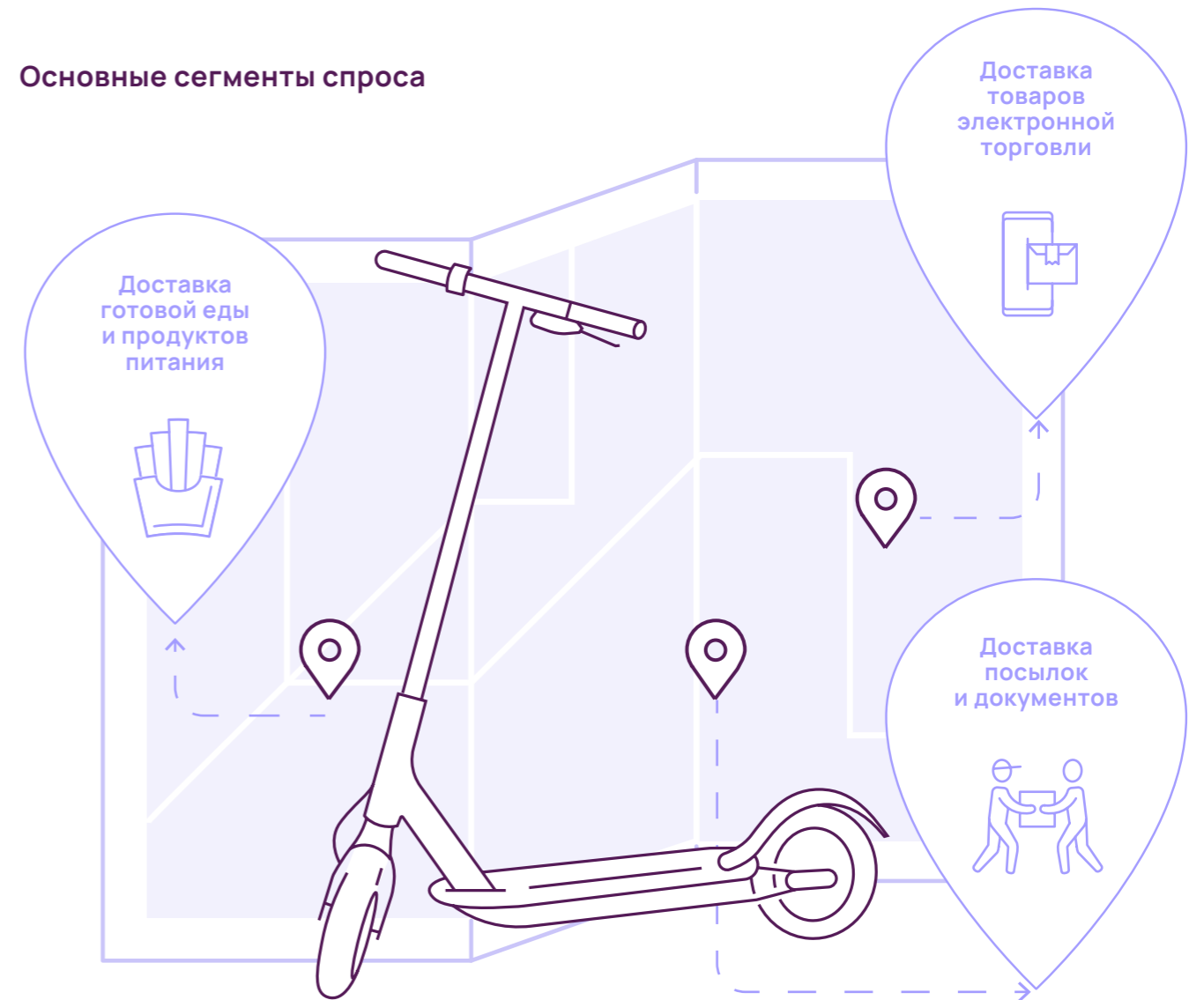
## ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

Во всех проанализированных городах коммерческая микромобильность начала формироваться как отдельный сегмент с 2020 года, когда запрос горожан на высокую скорость доставки кратно возрос.

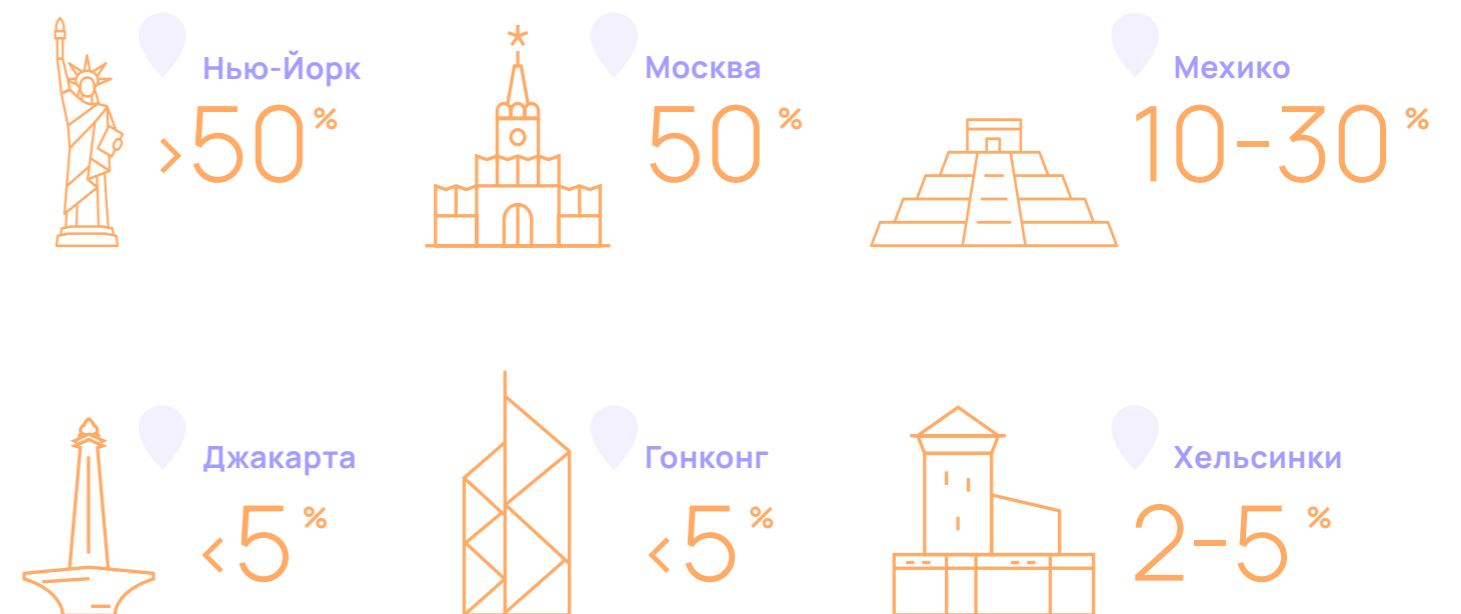


Однако текущий уровень развития сегмента значительно различается между городами, несмотря на общую отправную точку.

### Основные сегменты спроса




### Доля курьеров, использующих микромобильный транспорт, 2022 г.



# Факторы развития коммерческой микромобильности

Сценарии развития сектора обусловлены индивидуальным для каждого города соотношением трех основных факторов:

**01**



**Спрос бизнеса на коммерческую микромобильность**

**Основной драйвер развития коммерческой микромобильности – бизнес:** агрегаторы доставки из ресторанов и магазинов, крупные ритейлеры, маркетплейсы и компании e-commerce. В отличие от городской микромобильности в целом, чье развитие в основном стимулировалось государством, коммерческий сегмент запускался и активизировался за счет бизнеса. Это происходит в городах, где экономическая выгода от использования микромобильной доставки превышает связанные с ней организационные и регуляторные издержки бизнеса. В обратном случае даже при наличии спроса со стороны потребителей бизнес не развивает этот сегмент.

**02**



**Развитие инфраструктуры и государственные меры поддержки**

**Курьеры на микромобильных транспортных средствах используют для передвижения по городу общую инфраструктуру,** в первую очередь – городскую сеть велодорожек, а в некоторых случаях – инфраструктуру шеринговых сервисов. Связность и протяженность этой сети критичны для коммерческой микромобильности. Отделение велодорожек от основного автомобильного потока позволяет курьерам передвигаться по городу безопасно и вместе с наличием специализированных парковок поддерживает высокую скорость доставки. Помимо инфраструктурной базы, администрации городов могут реализовывать меры поддержки, стимулирующие развитие коммерческой микромобильности.

**03**



**Регуляторные издержки бизнеса**

**Регулирование микромобильности в большинстве городов находится на стадии развития, часто коммерческий сегмент не учитывается как отдельный объект регулирования и администрируется точечно. Однако некоторые регуляторные практики накладывают значительные ограничения на бизнес, что может становиться причиной замедления развития микромобильности, в частности ее коммерческого сегмента.** С другой стороны, привлечение бизнеса к обсуждению регулирования, его участие в пилотировании новых требований и использование данных, аккумулируемых компаниями, в разработке законодательных решений могут снижать регуляторные издержки для бизнеса и стимулировать рост сегмента коммерческой микромобильности.

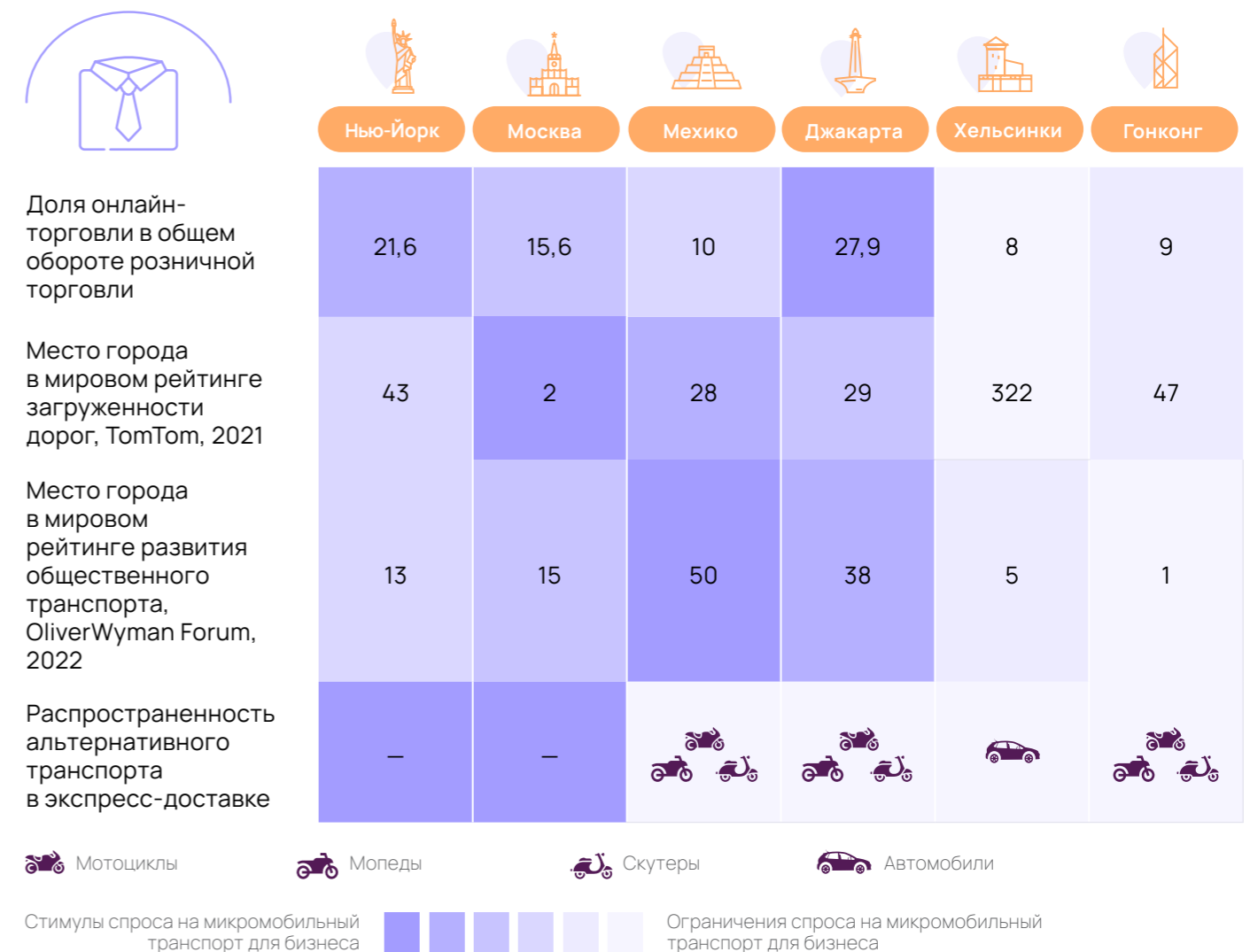
## 01 Спрос бизнеса на коммерческую микромобильность

**Использование велосипедов и электросамокатов в доставке продиктовано емкостью потенциального рынка: в городах с высоким проникновением дистанционной торговли наличие экспресс-доставки дает бизнесу значимый источник прибыли и расширяет клиентскую базу.**

При высокой загруженности городских дорог (Нью-Йорк, Мехико, Москва), дефиците парковочных мест (Нью-Йорк, Москва) или низком уровне развития общественного транспорта (Мехико) использование микромобильного транспорта значительно ускоряет и удешевляет доставку для бизнеса.

Однако в части городов (Мехико, Джакарта, Гонконг) для экспресс-доставки чаще используются мотоциклы, мопеды и скутеры: они могут двигаться по дорогам общего пользования, а также покрывают более дальние расстояния, что удобнее в случае отсутствия связанной инфраструктуры велодорожек.

**Наибольший спрос бизнеса на коммерческую микромобильность наблюдается в Нью-Йорке и Москве, средний – в Мехико и Джакарте.**



## 01 Спрос бизнеса на коммерческую микромобильность

Зрелость рынка коммерческой микромобильности в городе можно оценить по степени разнообразия бизнес-моделей, реализуемых компаниями в сфере доставки.

Отличительная особенность развитых рынков — наличие крупных специализированных сервисов аренды велосипедов и электровелосипедов для курьеров.

Подобные сервисы могут работать непосредственно с курьерами, но зачастую также предлагают партнерские программы для компаний сферы доставки, а также услугу аутсорсинга транспортного парка.

	Нью-Йорк	Москва	Мехико	Джакарта	Хельсинки	Гонконг
Курьеры на собственном транспорте	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Курьеры на арендованном транспорте	✓	✓	✓		✓	✓
Специализированные сервисы аренды транспорта для курьеров	✓ крупные игроки	✓ крупные игроки	✓ мелкие игроки			
Собственный транспортный парк у компаний	✓	✓	✓	✓	✓	

По уровню зрелости рынка коммерческой микромобильности **Москва наиболее близка к Нью-Йорку**, который оказался лидером среди рассмотренных городов.

Здесь и далее:



Да

Два города объединяет высокий интерес к использованию микромобильного транспорта со стороны ресторанов, супермаркетов и e-commerce, а также разнообразие компаний и сервисов в сфере коммерческой микромобильности.

## 02 Развитие инфраструктуры и государственные меры поддержки

Протяженность и связность сети велодорожек — наиболее критичный для коммерческой микромобильности параметр городской инфраструктуры.

С этой точки зрения Хельсинки и Нью-Йорк обладают наиболее развитой инфраструктурой: протяженность велодорожек в Нью-Йорке в 2,5 раза больше длины маршрутов метрополитена и автобусного транспорта, а велосеть Хельсинки развивается с 1995 года и насчитывает более 1500 км.

При этом велодорожки должны отвечать базовым требованиям безопасности: отделяться от основной проезжей части и пешеходных тротуаров, снижая вероятность аварий. К примеру, в Джакарте полосы движения для велосипедов ограничиваются только легкими пластиковыми конусами, что приводит к заездам автомобилей на велодорожки и повышению опасности для велосипедистов.

	Нью-Йорк	Хельсинки	Москва	Мехико	Гонконг	Джакарта
На 100 тыс. населения						
Общая протяженность велодорожек, км	38,9	226,8	3,5	3,3	3,0	2,4
Количество пунктов шеринга велосипедов и электровелосипедов	19,7	69,5	51,5	7,8	—*	2,7
Количество шерингового микромобильного транспорта	377,9	3416,5	387,8	114,4	77,8	37,6
Уровень связности сети велодорожек	Высокий	Высокий	Средний	Средний	Низкий	Низкий
Организация безопасного движения на велодорожках	<b>Базовые инструменты</b> Дорожная разметка, направляющие устройства (делинаторы), отличный тип покрытия, искусственные неровности, бордюры					<b>Дополнительные инструменты</b> Пластиковые конусы
Специальные парковки для коммерческого микромобильного транспорта	<b>Дополнительные инструменты</b> 					
Зарядные станции для коммерческого микромобильного транспорта						
<p><b>Нью-Йорк</b> — единственный из проанализированных городов, начавший формировать специальную инфраструктуру для коммерческого микромобильного транспорта: специальные парковочные места, зоны погрузки/разгрузки для грузовых велосипедов, зарядные станции. Также власти города рассматривают возможность организации специальных велодорожек для курьеров.</p>						

\* Велосипеды используются без док-станций

Для парковки грузовых электро-велосипедов (в рамках пилотов)

Расширена инфраструктура в районах с повышенной концентрацией работников службы доставки

Зеленый буфер

Парковочные места между велополосой и проезжей частью

Пешеходные островки

Рассматривается возможность разделения велодорожек для различных типов велосипедистов, в том числе курьеров

По уровню развития инфраструктуры **Москва пока отстает от лидеров — Нью-Йорка и Хельсинки — и скорее сопоставима с Мехико**. Для удовлетворения высокого спроса на коммерческую микромобильность со стороны бизнеса

городу необходимо развивать основные составляющие инфраструктуры: расширять сеть велодорожек, обеспечивая их безопасность и объединяя их в единую городскую сеть, обустраивать парковки и зарядные станции.

## Регуляторные издержки бизнеса

В большинстве городов коммерческая микромобильность не выделяется в отдельный сегмент регулирования и администрируется общими правилами для микромобильных видов транспорта, направленными на безопасность участников дорожного движения.

Базовые правила обычно регламентируют скорость передвижения (включая наличие «медленных зон»), техническую исправность транспорта, возраст водителя, качество услуг сервисов шеринга, а также могут вводить ограничения на передвижение в определенных зонах.

Однако некоторые регуляторные практики городов накладывают значительные ограничения на бизнес, что может становиться причиной для замедления развития микромобильного сегмента. К примеру, власти Гонконга требуют регистрацию транспортного средства и получение лицензии для использования электросамокатов и электровелосипедов, что привело

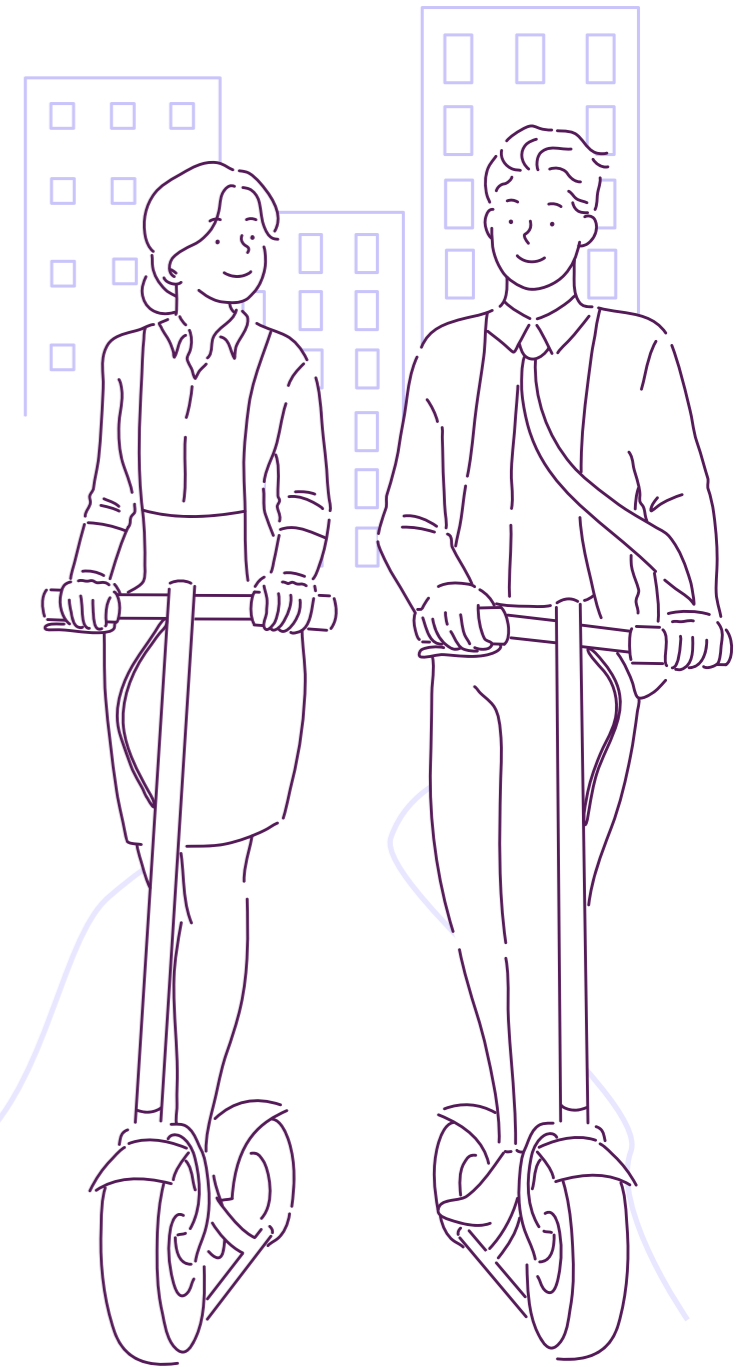
к фактическому отсутствию этих видов транспорта в сфере микромобильности, в том числе в доставке (хотя более 75% велокурьеров в центральном районе Чимсачэй используют электровелосипеды, несмотря на формальный запрет). Власти Мехико в 2018 году ввели жесткое регулирование компаний по шерингу электросамокатов (кроме государственной компании Ecobici), ограничив число шерингового транспорта в городе, введя специальный налог на каждое транспортное средство и сузив зоны работы сервисов. Это привело к уходу крупных международных игроков с рынка и могло негативно сказаться на желании сервисов аренды микромобильного транспорта для курьеров выходить на рынок Мехико.



Как и в случае с инфраструктурой, Нью-Йорк выделяется среди других городов: администрация города предъявляет достаточно большое количество требований к бизнесам, использующим микромобильный транспорт.

Отдельные «правила игры» продиктованы зрелостью рынка и поддержкой развития коммерческой микромобильности со стороны администрации города.

Также Нью-Йорк отличает подход к введению регулирования: новые правила тестируются Департаментом транспорта Нью-Йорка в рамках пилотных программ на отдельной территории, обеспеченной всей необходимой инфраструктурой, к тестированию привлекаются крупные компании, работающие на рынке (Amazon, UPS, FedEx и пр.), а уже затем изменения вводятся в более широких масштабах.



Нью-Йорк



Москва



Хельсинки



Джакарта



Мехико



Гонконг

### Общие правила эксплуатации микромобильного транспорта

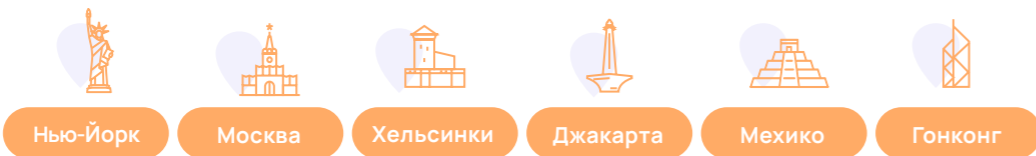
Отдельный статус микромобильного транспорта	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Ограничение использования определенных типов микромобильного транспорта						✗
Выделение классов микромобильного транспорта по мощности	✓	✓	✓			



Формально ограничений нет, но лицензии на использование электрического микромобильного транспорта не выдаются

Здесь и далее: красным выделены наиболее ограничительные практики





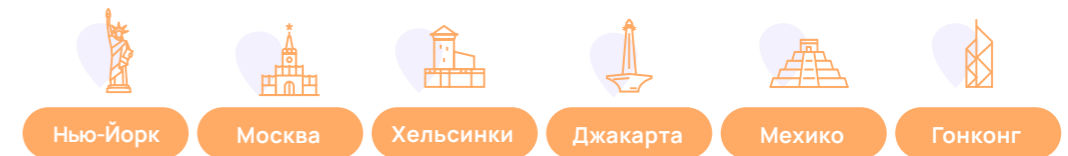
### Требования к передвижению на микромобильном транспорте

	Нью-Йорк	Москва	Хельсинки	Джакарта	Мехико	Гонконг
Необходимость регистрации транспортного средства						
Наличие «медленных зон» (мест, где скорость электрического микромобильного транспорта автоматически снижается)						
Запрет на поездки в определенных зонах						
Ограничение скорости (не более X км/ч)				20		25
		32 / 40		24/25	25	25
		24	25	20 / 15	25	25
Необходимость соблюдения технических требований к оборудованию микромобильного транспорта						

### Требования к пользователям микромобильного транспорта

	Нью-Йорк	Москва	Хельсинки	Джакарта	Мехико	Гонконг
Возрастное ограничение на использование собственного микромобильного транспорта (старше X лет)						
		16	16	15	12	18
						18
Необходимость получения водительского удостоверения						
Обязательное ношение шлема						

- Велосипеды**
- Электровелосипеды**
- Электросамокаты**
- Только для моделей большой мощности
- Для электрического микромобильного транспорта
- Не более установленного лимита на участке дороги, по которому осуществляется движение транспорта
- Если не установлено иное соответствующим знаком
- В зависимости от класса электровелосипеда
- В ночное время по будням
- Обязательно
- Рекомендуется
- Обязательно для водителей младше 18 лет



### Правила аренды микромобильного транспорта

	Нью-Йорк	Москва	Хельсинки	Джакарта	Мехико	Гонконг
Ограничение количества шерингового транспорта						
Регулирование работы сервисов аренды микромобильного транспорта						
Возрастное ограничение на использование арендованного микромобильного транспорта (старше X лет)		16	16	18		18
		16	16	18		18
		18	18	18		18
Запрет на парковку шерингового микромобильного транспорта вне зоны деятельности сервисов шеринга						

### Коммерческая микромобильность

	Нью-Йорк	Москва	Хельсинки	Джакарта	Мехико	Гонконг
Отдельные требования к коммерческой микромобильности						

- Ведение компаниями реестра велосипедистов, использующих микромобильный транспорт в коммерческих целях
- Обучение водителей управлению транспортным средством и правилам дорожного движения
- Разрешение Департамента транспорта Нью-Йорка на ведение деятельности
- Согласование ценообразования с Департаментом транспорта Нью-Йорка
- Соответствие электросамокатов техническим требованиям ГОСТ
- Требования распространяются только на сервисы аренды электросамокатов
- Требования к работе сервиса (размер парка и зоны работы), состоянию и внешнему виду электросамокатов, а также порядок использования городских парковок
- Ограничение зон работы сервисов аренды
- Годовой налог на каждое микромобильное транспортное средство в парке сервиса аренды
- Ограничения не распространяются на деятельность государственной шеринговой компании
- Устанавливается сервисами аренды самостоятельно

## Профили городов по факторам развития коммерческой микромобильности

По каждому из рассмотренных факторов развития коммерческой микромобильности города были разделены на три уровня. Индивидуальное сочетание уровней демонстрирует различия в сценариях развития коммерческой микромобильности в городе.

### Рыночный спрос – основной драйвер развития коммерческой микромобильности

В случае отсутствия или потери интереса бизнеса к сегменту даже развитая инфраструктура и благосклонное регулирование не приводят к росту коммерческой микромобильности (Хельсинки).

В условиях зрелого рынка, обеспеченного достаточной инфраструктурой и поддержкой со стороны городских властей, бизнес может принимать большее количество регуляторных издержек и не останавливаться в развитии (как в случае Нью-Йорка).

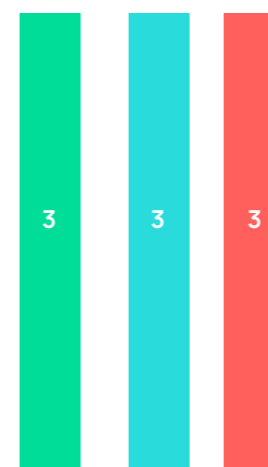
Однако, как показывает опыт других городов, при отсутствии достаточных вложений города в инфраструктуру и стимулирование роста микромобильной доставки (Джакарта) или при чрезмерно жестком регулировании (Мехико), одного желания бизнеса может оказаться недостаточно для функционирования сегмента.



### Высокий уровень развития



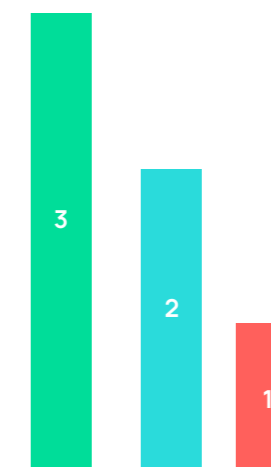
Нью-Йорк



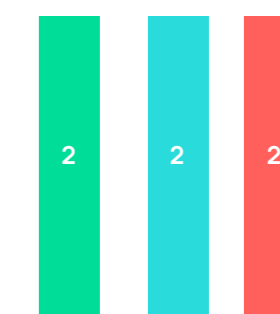
### Средний уровень развития



Москва



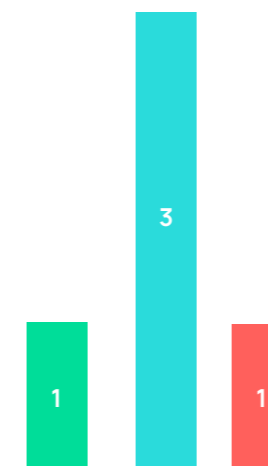
Мехико



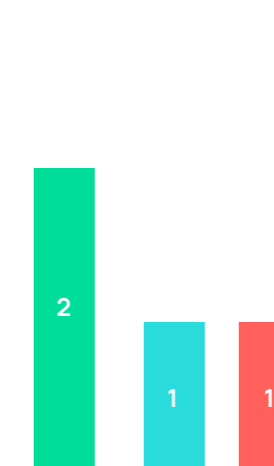
### Низкий уровень развития



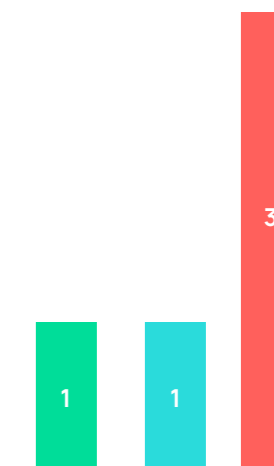
Хельсинки



Джакарта



Гонконг



■ Спрос на коммерческую микромобильность со стороны бизнеса

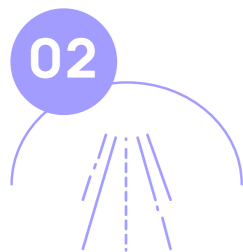
■ Развитие инфраструктуры и государственные меры поддержки

■ Регуляторные издержки бизнеса

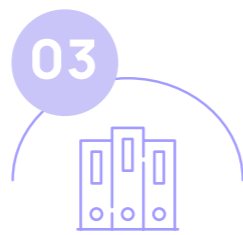
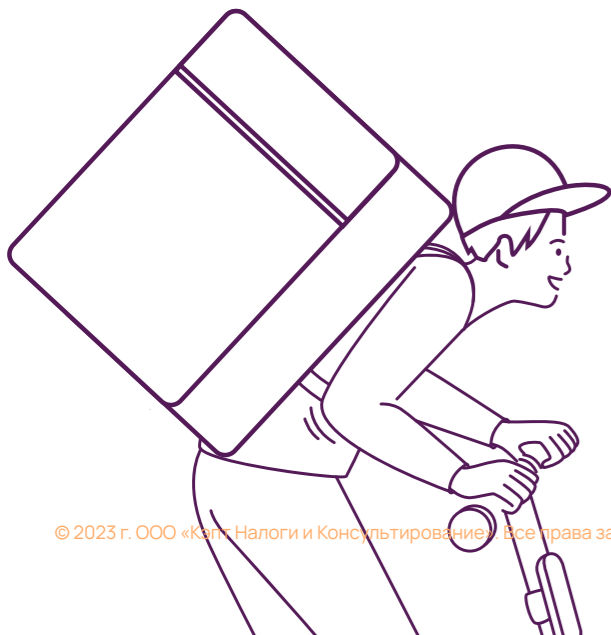
## Перспективы Москвы в развитии коммерческой микромобильности



**01** По потенциалу развития коммерческой микромобильности Москва наиболее близка к Нью-Йорку, который оказался лидером среди рассмотренных городов. Два города объединяет высокий интерес к использованию микромобильного транспорта со стороны бизнеса и активное развитие компаний в этом сегменте.



**02** В то же время по уровню развития инфраструктуры Москва значительно отстает от Нью-Йорка, что обуславливает ее включение в группу городов со средним уровнем развития коммерческой микромобильности, куда также вошел и Мехико. Так, например, в Москве на 100 тыс. населения приходится 3,5 км велодорожек, тогда как в Нью-Йорке этот показатель составляет порядка 40 км и велодорожки отличаются высоким уровнем связанности.



**03** С точки зрения регуляторных издержек Москва пока находится на одном уровне с Хельсинки и Джакартой. В городе приняты общие правила использования микромобильного транспорта, но пока они не оказывают значительного давления на развитие коммерческой микромобильности. Москва, Хельсинки и Джакарта занимают срединное положение относительно двух противоположных практик, наблюдаемых нами на примере других городов:

- Как показывает опыт Гонконга и Мехико, избыточное и чрезмерно жесткое регулирование сегмента микромобильности оказывает неблагоприятное воздействие на перспективы его развития. В Гонконге пока еще существует запрет на электрические микромобильные транспортные средства, наиболее перспективные для доставки по опыту других городов и спрос на которые демонстрируют местные курьеры. В Мехико местные власти ужесточили регулирование деятельности шеринговых компаний введением налога на их транспортные средства и ограничениями по объему транспортного парка и территориальных зон для ведения деятельности. В результате все компании, которые предоставляли в аренду электросамокаты, ушли с рынка Мехико, что негативно сказалось на желании крупных игроков, в том числе сервисов аренды микромобильного транспорта для курьеров, выходить на рынок.
- Нью-Йорк выбрал для себя иной подход к регулированию: власти устанавливают «правила игры» для участников рынка в том числе в тех аспектах, которые не регулируются в других городах (например, в области коммерческой микромобильности). Но при этом правила не являются избыточными, они соразмерны уровню развития рынка и уровню поддержки со стороны властей.

Отличительная особенность Нью-Йорка — это целевая работа городских властей с коммерческой микромобильностью как с отдельным сегментом рынка, что пока не характерно для других городов. Город не только вводит требования, но и вовлекает компании в их апробацию, стимулирует расширение рынка.

В Москве пока не ведется подобной широкой работы, однако мы наблюдаем практику, когда участники рынка передают администрации города данные о наиболее частых маршрутах курьеров и улицах, где необходимы велодорожки. Такой подход может говорить о потенциальном интересе местных регуляторов к апробации модели целенаправленной работы с коммерческим сегментом.

**В Москве развивается электронная торговля, а вслед за ней и коммерческая микромобильность, сосредоточенная в таких сегментах, как доставка готовой еды и продуктов питания, бытовых товаров, посылок и документов. Городу уже присущи отличительные черты развитого рынка — наличие специализированных игроков и диалог бизнеса с органами власти. Если Москва продолжит развивать инфраструктуру для микромобильного транспорта, а также администрировать этот сегмент с учетом как лучших мировых практик, так и негативного опыта избыточного регулирования, то потенциал для развития коммерческой микромобильности и увеличения ее вклада в экономику города продолжит расти.**



# Краткие профили городов

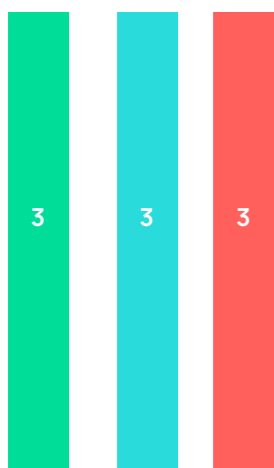


# Нью-Йорк

Высокий  
уровень развития



Нью-Йорк



Спрос на коммерческую микромобильность со стороны бизнеса

Развитие инфраструктуры и государственные меры поддержки

Регуляторные издержки бизнеса

01



## Спрос бизнеса на коммерческую микромобильность

В Нью-Йорке развит сегмент e-commerce, e-grocery и доставки из ресторанов: уже в 2020 году 22% всех розничных покупок в городе осуществлялись онлайн. В 2022 году каждый будний день доставляется более 2,4 млн заказов.

Число курьеров в городе постоянно растет: в 2022 году их было больше 100 тыс. Доля курьеров на микромобильных видах транспорта превышает 50%.

Спрос на рынке коммерческой микромобильности в Нью-Йорке диверсифицирован с точки зрения:

✓ **Секторов** – на микромобильном транспорте осуществляется доставка:

- продуктов питания (InstaCart, Boxed, GoPuff, Gorillas и др.);
- готовой еды (Grubhub, UberEats, DoorDash, Domino's и др.);
- товаров и посылок (DHL, FedEx, NPD Logistics, Amazon и др.).

✓ **Моделей доставки** – микромобильный транспорт используется:

- для доставки из магазинов и предприятий общественного питания (InstaCart, Boxed, GoPuff, Gorillas, Domino's, Relay Delivery и др.);
- для гиперлокальной доставки и доставки из микрологистических центров (Grubhub, UberEats, DoorDash);
- для доставки со складов (DHL, Dutch-X, FedEx и др.).

✓ **Моделей использования микромобильного транспорта** – в городе работают:

- компании, сотрудничающие с курьерами на собственном и арендованном микромобильном транспорте (Getir, Gorillas, Grubhub, UberEats, DoorDash и др.);
- компании с собственным микромобильным парком (Dutch-X, DHL, Gorillas, Cornucopia Logistics, Amazon, NPD Logistics).

Также в Нью-Йорке оперируют компании, предоставляющие в аренду микромобильный транспорт непосредственно для курьеров и бизнеса (Zoomo, Joco и др.).

02



## Развитие инфраструктуры и государственные меры поддержки

Нью-Йорк активно развивает велосипедную инфраструктуру с 2013 года: общая протяженность велодорожек составляет 3292,7 км, что в 2,5 раза больше длины маршрутов метрополитена и автобусного транспорта. Для велосипедов и самокатов город также оборудовал более 56 тысяч парковочных мест. В 2022 году мэр Нью-Йорка объявил о выделении 904 млн долларов на установку 402 км защищенных, огражденных от движения автотранспорта велодорожек к концу 2026 года.

С 2019 года запустили пилотную программу по внедрению коммерческих грузовых электровелосипедов на Манхэттене. В нее входит строительство спецплощадок для парковки, разрешение на использование электровелосипедов в коммерческих зонах погрузки. К 2026 году Department of Transportation (DOT) намерен увеличить количество грузовых велосипедов для доставки до 2500.

В 2022 году офис президента района Манхэттен определил основные цели для перехода к более эффективной и устойчивой доставке товаров e-commerce: развитие зеленых зон погрузки (только для транспорта с низким и нулевым уровнем выбросов) и расширение инфраструктуры для зарядки электровелосипедов в районах с повышенной концентрацией работников службы доставки.

03



## Регуляторные издержки бизнеса

Нью-Йорк предъявляет достаточно большое количество требований к бизнесам, использующим микромобильный транспорт, и единственный из проанализированных городов выделяет коммерческую микромобильность в качестве отдельного сегмента регулирования.

Данный подход может быть продиктован зрелостью рынка и общим вниманием администрации города к сегменту и его развитию.

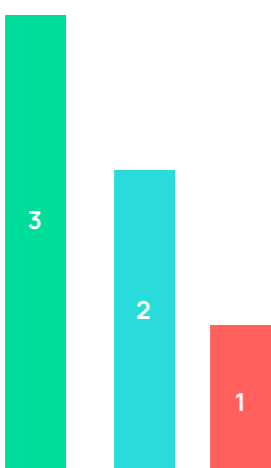
- Компании, которые используют микромобильный транспорт, обязаны:
  - вести реестр коммерческих велосипедистов (где фиксируют имя, адрес проживания, дату трудоустройства и увольнения, уникальный трехзначный идентификационный номер велосипедиста и подтверждение прохождения специального курса безопасности от DOT);
  - предоставлять курьерам светоотражающую верхнюю одежду с названием компании и номером велосипедиста на спине, а также велосипедный шлем и бизнес-удостоверение.
- Микромобильные транспортные средства должны быть оборудованы: звуковым устройством, белой передней фарой, красным задним фонарем, светоотражателями на каждом колесе, а также спереди и сзади велосипеда, тормозами, табличкой с названием компании и уникальным идентификационным номером велосипеда, отличным от идентификационного номера курьера.
- Коммерческие грузовые электровелосипеды должны быть оборудованы для передачи GPS-данных в DOT.
- Развитие и регулирование коммерческой микромобильности в Нью-Йорке учитывает необходимость создания соответствующей инфраструктуры. Например, DOT тестирует регуляторные нововведения в рамках пилотных программ на отдельной территории, на которой обеспечена вся необходимая инфраструктура, а затем уже расширяет масштабы внедрения – как по числу компаний-участников, так и по территории внедрения. Например, в рамках запущенной в 2019 году пилотной программы грузовых велосипедов 94% доставок изначально осуществлялись в районе Манхэттен, а дальнейшее расширение проекта должно было сопровождаться развитием велосипедной инфраструктуры.

# Москва

Средний  
уровень развития



Москва



Спрос на коммерческую микромобильность со стороны бизнеса

Развитие инфраструктуры и государственные меры поддержки

Регуляторные издержки бизнеса

01



## Спрос бизнеса на коммерческую микромобильность

В 2022 году объем e-commerce в Москве вырос в 3,6 раза по сравнению с 2019 годом. Доля онлайн-продаж в общем обороте розничной торговли Москвы к октябрю 2022 года достигла рекордных 15,6%.

Высокая загруженность дорог (второе место в мировом рейтинге по этому показателю) стимулирует развитие микромобильности в сегменте экспресс-доставки, а также доставки из ресторанов и магазинов.

Ежегодный прирост числа курьеров составляет ~18%. В 2022 году в Москве насчитывалось порядка 100 тыс. курьеров, а к 2025 году, по прогнозам, их количество достигнет 160 тыс. (учитываются курьеры «последней мили», не включая водителей-экспедиторов). В 2022 году микромобильный транспорт в работе использовали около 50% курьеров.

Спрос на рынке коммерческой микромобильности в Москве диверсифицирован с точки зрения:

☑ **Секторов** – на микромобильном транспорте осуществляется доставка:

- продуктов питания и готовой еды (Delivery Club, «ВкусВилл», «Додо Пицца», «Магнит», «Перекресток», «Пятерочка», «Самокат», «Сбермаркет», «Яндекс.Еда», «Яндекс. Лавка и др.);
- различных товаров (Ozon, «Сбермаркет» и др.);
- посылок (Voxberry, CDEK, Dostavista, «Почта России» и др.).

☑ **Моделей доставки** – микромобильный транспорт используется:

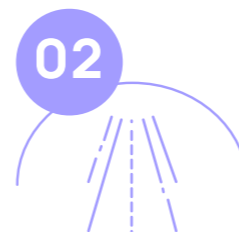
- для доставки из магазинов и предприятий общественного питания (Delivery Club, «ВкусВилл», «Магнит», «Перекресток», «Пятерочка», «Сбермаркет», «Яндекс.Еда» и др.);
- для гиперлокальной доставки и доставки из микрологистических центров (Voxberry, Ozon, «Почта России», «Самокат», «Сбермаркет», «Яндекс.Лавка» и др.);
- для доставки со складов (CDEK, Dostavista и др.).

☑ **Моделей использования микромобильного транспорта** – в городе работают:

- компании, сотрудничающие с курьерами на собственном и арендованном микромобильном транспорте (Voxberry, Delivery Club, Ozon, «ВкусВилл», «Самокат», «Тинькофф» и др.);
- компании с собственным микромобильным парком («Кухня на районе» и др.);

Также в Москве оперируют компании, предоставляющие в аренду микромобильный транспорт непосредственно для курьеров и бизнеса (RENTAL BIKE, «Арентер», «Крути Колеса»).

02



## Развитие инфраструктуры и государственные меры поддержки

Мэрия Москвы увеличивает общую протяженность велодорожек (с 9 км в 2013 году до 448 км в 2021 году), однако они пока не образуют связанную сеть. Ожидается, что единая сеть велодорог появится в Москве к 2025 году.

В Москве развивается обустройство велополос при помощи делиниаторов – искусственных бордюров, которые разделяют велосипедный и автомобильный потоки. Однако большая часть велодорожек на 2022 год ограничена дорожной разметкой.

Использование велодорожек сезонно: в зимнее время года часть недоступна из-за снега.

Некоторые крупные компании делятся с городской администрацией данными о наиболее частых маршрутах своих курьеров и отмечают улицы, на которых необходимы новые велодорожки.

03



## Регуляторные издержки бизнеса

Регулирование микромобильности в Москве находится на стадии становления. В городе уже приняты общие правила использования микромобильного транспорта, но пока власти не выделяют коммерческую микромобильность в отдельный сегмент:

- Термин «средство индивидуальной мобильности» (сокращенно – СИМ) был введен в правила дорожного движения только в марте 2023 года, до этого в них упоминались только велосипеды, регулирование которых осуществлялось еще с советского времени, и разные виды электровелосипедов мощностью до 250 и 4000 Вт, правила управления которым были определены в 2014 году.
- Также в марте 2023 вступили в силу общие правила использования микромобильного транспорта, которые включают ограничения скоростного режима и ряд других требований к пользователям этого вида транспорта.

Правительство города регулирует деятельность операторов кикшеринга – есть ряд требований по работе сервисов, порядку использования городских парковок, техническому состоянию и внешнему виду электро-самокатов. При этом меры поддержки отрасли со стороны правительства пока не имеют системного характера.

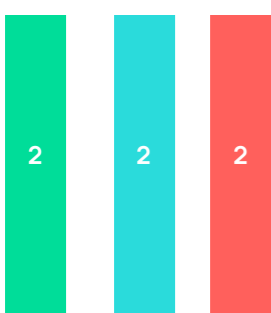


# Мехико

Средний  
уровень развития



Мехико



Спрос на коммерческую микромобильность со стороны бизнеса

Развитие инфраструктуры и государственные меры поддержки

Регуляторные издержки бизнеса

01



## Спрос бизнеса на коммерческую микромобильность

В Мехико e-commerce находится на среднем уровне развития: в 2022 году доля онлайн-продаж в общем объеме розничных продаж составляла около 10%.

В 2022 году в Мексике насчитывалось приблизительно 34,4 млн пользователей сервисов доставки, к 2026 году их количество может вырасти до 42,4 млн.

Мехико достаточно сильно страдает из-за проблемы пробок на дорогах, что может вызывать повышенный спрос на микромобильность: ежегодно плотный дорожный трафик приносит Мехико убытки в 5,43 млрд долларов США.

Число курьеров в Мехико растет и составляет 40 тыс., доля тех, кто использует микромобильный транспорт, составляет до 30%.

Спрос на рынке коммерческой микромобильности в Мехико диверсифицирован с точки зрения:

✓ **Секторов** – на микромобильном транспорте осуществляется доставка:

- продуктов питания и готовой еды (Uber Eats, DiDi Food, Cornershop и др.);
- различных товаров (Rappi);
- посылок (DHL, UPS, FedEx, Pibox).

✓ **Моделей доставки** – микромобильный транспорт используется:

- для доставки из магазинов и предприятий общественного питания (Uber Eats, DiDi Food, Rappi, Cornershop);
- для доставки из микрологистических центров и со складов (DHL, UPS, FedEx, Pibox).

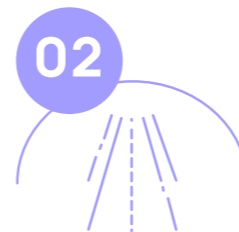
✓ **Моделей использования микромобильного транспорта** – в городе работают:

- компании, сотрудничающие с курьерами на собственном и арендованном микромобильном транспорте (Uber Eats, DiDi Food, Rappi, Cornershop и др.);
- компании с собственным микромобильным парком (DHL, UPS, FedEx, Pibox).

Также в Мехико оперируют компании, предоставляющие в аренду микромобильный транспорт непосредственно для курьеров и бизнеса (Dezba).

Коммерческая микромобильность в Мехико развивается и в сфере туризма: в городе предлагаются туры на микромобильном транспорте.

02



## Развитие инфраструктуры и государственные меры поддержки

Микромобильная инфраструктура в Мехико находится на среднем уровне развития, общая протяженность велодорожек – 300 км.

В 2020 году появилась 28-километровая велосипедная дорожка Ciclovía Insurgentes, которая проходит через весь Мехико с севера на юг.

План развития города включает в себя продление существующей сети велодорожек на 15% до 2024 года и увеличение на 100% количества парковочных мест для велосипедов рядом со станциями общественного транспорта.

При поддержке правительства рядом со станциями метро появляются и обслуживаются новые велосипедные хабы.

Городские власти реализуют программу Muévete en Bici (англ. Move by Bike): утром каждое воскресенье 55 километров городских улиц в центре города перекрываются для автомобилей на несколько часов.

В городе действует программа, по которой жители Мехико могут брать микромобильный транспорт бесплатно на срок до 2 часов, а в последнее воскресенье каждого месяца – до 3 часов. В качестве залога оставляют только удостоверение личности.

03



## Регуляторные издержки бизнеса

В Мехико ввели ряд ограничений для компаний в сфере шеринга микромобильного транспорта. Это привело к уходу крупных международных игроков с рынка, а также могло негативно сказаться на желании сервисов аренды микромобильного транспорта для курьеров выходить на рынок Мехико. Коммерческая микромобильность не регулируется в городе как отдельный сегмент, поэтому подпадает под общие правила регулирования микромобильных видов транспорта.

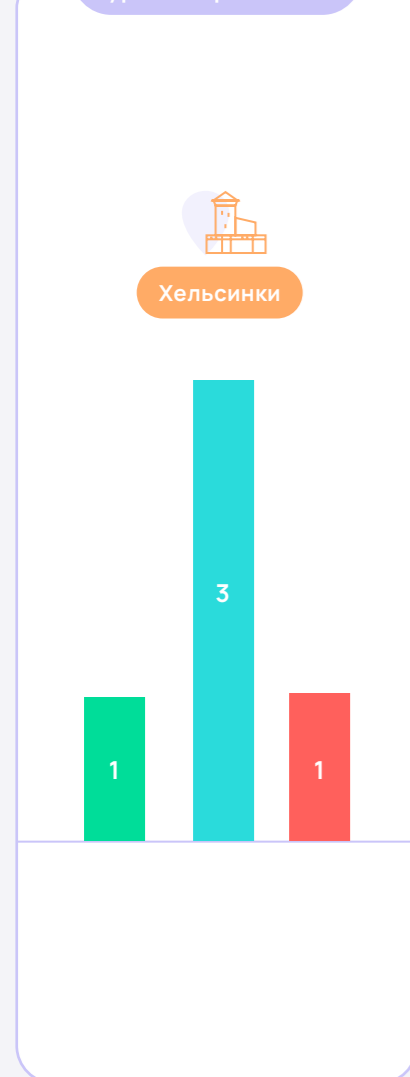
В 2018 году правительство ввело регулирование компаний по шерингу микромобильного транспорта (кроме государственной компании Ecobici):

- Компании были обязаны уплачивать специальный годовой налог на каждое транспортное средство, чтобы получить разрешение для ведения деятельности.
- Город ввел ограничение по количеству транспортных средств в парке компаний: не более 1750 единиц электросамокатов в каждом шеринговом сервисе; ограничение по количеству велосипедов устанавливалось индивидуально для каждой компании.
- Ограничивались зоны: выставлять микромобильные транспортные средства было разрешено в основном в центральных районах.

В результате политики протекционизма и ограничений на деятельность участников рынка в сфере микромобильности в 2022 году в городе не осталось компаний с услугами шеринга электросамокатов. Шеринг велосипедов ограничивается государственным Ecobici и локальным оператором Dezba с небольшим парком электровелосипедов.

# Хельсинки

Низкий  
уровень развития



Спрос на коммерческую микромобильность со стороны бизнеса

Развитие инфраструктуры и государственные меры поддержки

Регуляторные издержки бизнеса

01



## Спрос бизнеса на коммерческую микромобильность

При условии масштабной городской инфраструктуры для коммерческой микромобильности этот сегмент ограничен в развитии из-за слабого интереса бизнеса:

- Уровень развития e-commerce в Хельсинки сравнительно низкий: в 2021 году доля онлайн-продаж от общего числа продаж в Финляндии составляла 8%.
- Загруженность дорог в городе низкая (322 место в мировом рейтинге по этому показателю), доступно развитое парковочное пространство – это позволяет использовать для доставки автомобиля.
- Из-за холодной погоды в зимнее время года снижается использование микромобильного транспорта как в личных, так и в коммерческих целях.
- В основном на микромобильных видах транспорта доставляют продукты питания и готовую еду в центральных районах Хельсинки. Количество курьеров, которые используют микромобильный транспорт, составляет 2-5% от общего числа курьеров в городе.

Спрос на рынке коммерческой микромобильности в Хельсинки диверсифицирован с точки зрения:

✓ **Секторов** – на микромобильном транспорте осуществляется доставка:

- продуктов питания и готовой еды (Wolt, Foodora);
- различных товаров (Wolt);
- документов и посылок (Pave Helsinki, DB Schenker, A2B, DHL).

✓ **Моделей доставки** – микромобильный транспорт используется:

- для доставки из магазинов и предприятий общественного питания (Wolt, Foodora);
- для гиперлокальной доставки и доставки со складов (Pave Helsinki, DB Schenker, A2B, DHL).

✓ **Моделей использования микромобильного транспорта** – в городе работают:

- компании, сотрудничающие с курьерами на собственном и арендованном микромобильном транспорте (Volt, Foodora, Pave Helsinki);
- компании с собственным небольшим микромобильным парком (DB Schenker, A2B, DHL);
- транспорт непосредственно для курьеров и бизнеса (Zooto, Joco и др.).

02



## Развитие инфраструктуры и государственные меры поддержки

Микромобильная инфраструктура в городе развивалась с 1995 года. Несмотря на небольшую площадь Хельсинки (217 кв. км), к 2022 году общая протяженность велодорожек была более 1500 км. Ежегодный бюджет на улучшение инфраструктуры для пешеходов и велосипедистов планируется увеличить с нынешних 3,5 млн евро до 26,5 млн евро к 2032 году.

Хельсинки одним из первых городов перешел от совмещения велосипедных дорожек с пешеходными и автомобильными дорогами к более безопасному решению – отделил их от остального движения.

В Хельсинки строится большая региональная сеть велосипедных магистралей Ваана. Уже доступен участок протяженностью около 10 км, общая протяженность сети составит 130 км.

Для увеличения мультимодальных поездок на микромобильном транспорте весной 2023 года планируют завершить строительство подземной велопарковки на центральном железнодорожном вокзале Хельсинки на 1370 мест.

В Хельсинки с 2009 года функционирует сервис для планирования поездок на различных видах транспорта The Helsinki region journey planner, в 2017 году он также перешел на политику открытого кода. В Финляндии на общегосударственном уровне работает NAP (National Access Point) – портал с открытыми данными

о транспортной мобильности в стране, который также используется для развития коммерческих сервисов в этом сегменте.

В рамках Helsinki Region Infoshare (HRI) собраны базы данных и API о различных сферах городской жизни, включая транспорт.

В Хельсинки реализуется государственная программа employee benefit bike: работники компаний в городе освобождаются от налога при покупке велосипедов, включая электрические.

Горожане могут бесплатно провозить велосипеды в метро или пригородных поездах, что отличает Хельсинки от других европейских городов.

03



## Регуляторные издержки бизнеса

Коммерческая микромобильность не выделяется регуляторами Хельсинки в отдельный сегмент, а контроль осуществляется вместе с остальным микромобильным транспортом. При этом в городе компании вовлекаются в разработку базовых правил функционирования в отдельных сегментах микромобильного транспорта:

- Городские власти не ограничивают деятельность шеринговых компаний с точки зрения количества транспорта или участия в создании шеринговых сетей.
- Правительство города не запрещает поездки в определенных зонах или не выделяет «медленных» зон для электрического микромобильного транспорта.
- В результате диалога городских властей вместе с операторами кикшеринга были определены общие принципы работы сегмента. В них представлены практики по обработке пользовательской обратной связи, перемещения самокатов в зоны, где они не мешают движению, работе с информированием и обучением пользователей, обмену данными и автоматическому ограничению скорости самокатов в густонаселенных зонах.

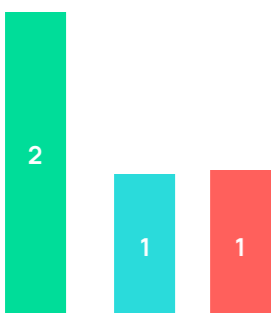


# Джакарта

Низкий  
уровень развития



Джакарта



■ Спрос на коммерческую микромобильность со стороны бизнеса

■ Развитие инфраструктуры и государственные меры поддержки

■ Регуляторные издержки бизнеса

01



## Спрос бизнеса на коммерческую микромобильность

Индонезия характеризуется высокими темпами развития электронной коммерции — в 2021 году рынок вырос до 37,3 млрд долларов США<sup>1</sup> (практически пятикратное увеличение с 2017 года), а к 2025 году может вырасти до 83<sup>2</sup> млрд долларов США. На e-commerce приходится 27,9% от всего рынка розничной торговли<sup>3</sup>. Поскольку Джакарта является центром электронной коммерции Индонезии, то, по оценкам экспертов, доля электронной коммерции в розничной торговле города может быть еще выше. Привычным транспортом для доставки в Джакарте являются мотоциклы и мопеды. Однако сервисы электронной коммерции, службы доставки, а также уличные торговцы кофе и снеками используют, помимо прочего, и микромобильные транспортные средства.

Большинство крупных компаний в сфере доставки не работают с курьерами-партнерами напрямую, а сотрудничают через специализированные логистические компании (Westbike и Kamiantar).

Спрос на рынке коммерческой микромобильности в Джакарте диверсифицирован с точки зрения:

✓ **Секторов** — на микромобильном транспорте осуществляется доставка:

- продуктов питания и готовой еды (Jago Coffee);
- различных товаров (Lazada, Haum, Herbalife, Jago Coffee);
- посылок (Sealog, KJN Express, Westbike Messenger, JNE Express).

✓ **Моделей доставки** — микромобильный транспорт используется:

- для доставки из магазинов и предприятий общественного питания (Jago Coffee);
- для гиперлокальной доставки, доставки из микрологистических центров и со складов (Sealog, KJN Express, Westbike, JNE Express).

<sup>1</sup> Statista

<sup>2</sup> International Trade Administration

<sup>3</sup> Statista

✓ **Моделей использования микромобильного транспорта** — в городе работают:

- компании, сотрудничающие с курьерскими службами, которые используют собственный и арендованный микромобильный транспорт (Lazada, Haum, Herbalife и др.);
- компании с собственным небольшим микромобильным парком (Sealog, KJN Express, KJN Express).

02



## Развитие инфраструктуры и государственные меры поддержки

Микромобильная инфраструктура в Джакарте находится на низком уровне развития. Общая протяженность велодорожек насчитывает всего 256 км.

В 2023 году на увеличение протяженности велодорожек было запланировано выделить приблизительно 2,54 млн долларов США, однако в конце 2022 года этот бюджет не утвердили.

Развитие шеринговых сервисов и инфраструктуры началось в 2018 году с выходом на рынок городского велшерингового сервиса Gowes. Однако сейчас интерес жителей города к сервису падает из-за ухудшения технической базы оператора: велосипеды выходят из строя, часто требуют ремонта.

С велодорожками в Джакарте есть ряд проблем:

- они отделены от проезжей части только легкими пластиковыми конусами, поэтому для велосипедистов движение по велодорожке в непосредственной близости от автотранспорта небезопасно;
- для них используют автомобильное пространство, что становится скорее причиной увеличения количества заторов на дорогах, чем способом борьбы с ними.

Арендованный транспорт необходимо оставлять на парковках шеринговых сервисов, при этом значительная часть площадей под них находится в частной собственности, например, ресторанов и торговых центров.

В 2019 году был заключен меморандум о сотрудничестве между Транспортным департаментом и Метрополитеном Джакарты. Планировалось улучшить интеграцию метро и велотранспорта и обеспечить доставку «последней мили» с использованием микромобильного транспорта.

Правительство проводит информационную кампанию, в рамках которой предлагает жителям пересечь на велосипеды для борьбы с заторами на дороге.

03



## Регуляторные издержки бизнеса

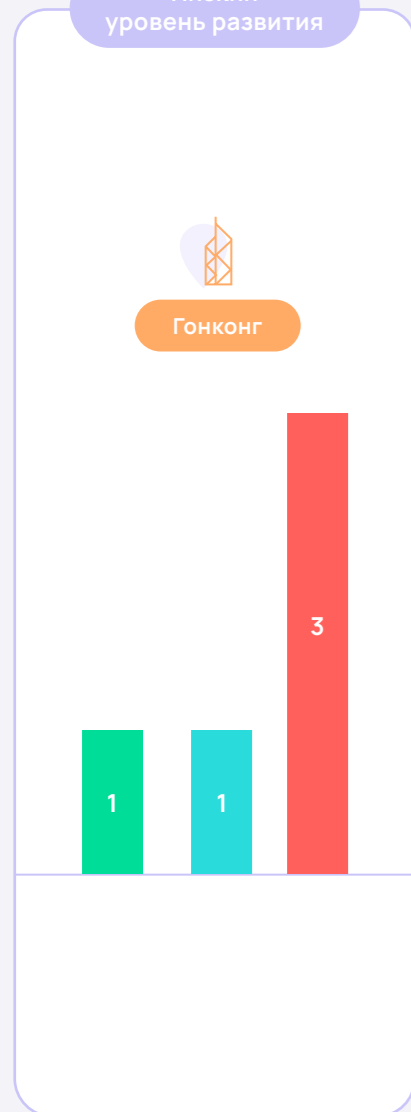
Регулирование микромобильности в Джакарте находится на стадии зарождения, что может быть продиктовано незрелостью этого рынка в городе. Отдельные требования к коммерческой микромобильности отсутствуют, она регулируется вместе с остальным микромобильным транспортом:

- Требования регулятора к микромобильности включают только скоростные ограничения, а также ношение шлема.
- Усилия властей в основном связаны с решением проблем в работе общегородского шерингового сервиса, а также с популяризацией микромобильности как замены автомобильному транспорту.

Правительство Джакарты следит за качеством услуг городского шеринга Gowes: когда оно упало в связи с недостаточным объемом финансирования, то по требованию Транспортного агентства Gowes пришлось изъять из проката 218 из 417 велосипедов для ремонта.

# ГОНКОНГ

Низкий уровень развития



Спрос на коммерческую микромобильность со стороны бизнеса

Развитие инфраструктуры и государственные меры поддержки

Регуляторные издержки бизнеса

01



## Спрос бизнеса на коммерческую микромобильность

В Гонконге сравнительно низкое развитие сферы e-commerce: в 2022 году доля этого сегмента составила менее 9% от общего объема розничных продаж.

Микромобильного транспорта практически нет в доставке. Чаще всего используются автомобили, скутеры и мопеды. Доставка из ресторанов обычно осуществляется в радиусе не более 1 км, при этом значительная доля курьеров передвигается пешком из-за высокой плотности застройки в урбанизированных частях Гонконга и загруженности на дорогах.

Рост спроса на доставку сдерживается низким уровнем обслуживания: только 39% жителей удовлетворены сроками доставки, больше половины отмечают отсутствие возможности выбрать удобное время и место доставки.

Недостаточно развиты и службы доставки продуктов и готовой еды — из-за высокой стоимости доставки и минимальной суммы заказа местные жители предпочитают заказывать онлайн и забирать продукты самостоятельно.

Спрос на рынке коммерческой микромобильности в Гонконге диверсифицирован с точки зрения:

- ✓ **Секторов** — на микромобильном транспорте осуществляется доставка:
  - продуктов питания и готовой еды (Deliveroo, foodpanda);
  - посылок (DHL).
- ✓ **Моделей доставки** — микромобильный транспорт используется:
  - для доставки из магазинов и предприятий общественного питания (Deliveroo, foodpanda);
  - для гиперлокальной доставки, доставки из микрологистических центров и со складов (DHL).
- ✓ **Моделей использования микромобильного транспорта** — в городе работают:
  - компании, сотрудничающие с курьерскими службами, которые используют собственный и арендованный микромобильный транспорт (Deliveroo, foodpanda, DHL).

В Гонконге также оперируют компании, предоставляющие услуги по аренде микромобильного транспорта для курьеров и бизнеса (LocoBike).

02



## Развитие инфраструктуры и государственные меры поддержки

Развитие микромобильной инфраструктуры в Гонконге находится на низком уровне: сейчас общая протяженность велодорожек составляет всего 225 км.

Более 90% велодорожек и парковочных мест для микромобильного транспорта в Гонконге находятся на Новых Территориях (парковые зоны), а в городских районах их число не превышает нескольких десятков.

Несмотря на то, что городская администрация Гонконга планирует увеличить протяженность велодорожек более чем на 100 км, существует ряд сложностей:

- Установлена минимальная ширина велодорожки в 3,5 м, что примерно равно ширине полосы движения для автотранспорта. Это затрудняет выделение пространства для строительства велодорожек в городских районах.
- Городская администрация ограничивает использование микромобильного транспорта в урбанизированных районах, где есть оживленное движение и погрузочно-разгрузочные работы. Запрещена парковка микромобильного транспорта в районе метро, где нет комплексной инфраструктуры.

03



## Регуляторные издержки бизнеса

Власти Гонконга контролируют развитие сегмента микромобильности и придерживаются запретительного подхода в регулировании. Это значительно влияет на развитие бизнеса в этом сегменте:

- Ограничено использование микромобильного транспорта в определенных районах Гонконга. Для использования электросамокатов и электровелосипедов требуется регистрация транспортного средства и получение лицензии, так как электрические средства мобильности относятся к категории «автомобильных средств». Пока не выдано ни одной лицензии. Велосипеды — единственный доступный в городе вид микромобильного транспорта.
- Городские власти несколько раз пытались тестировать электрические виды транспорта в рамках пилотных проектов (2020, 2021, 2022 гг.), однако ввиду жестких правил в проектах участвовало очень малое число горожан (последний проект собрал всего 40 пользователей).
- Правила участия в пилотных проектах включали получение специального разрешения Департамента транспорта Гонконга, внесение денежного депозита, наличие водительского удостоверения на право управления автомобилем или мотоциклом. Для тестирования электросамокатов также требовалось использовать защитный шлем и специальный сигнальный жилет повышенной видимости.
- Электровелосипеды используются в доставке незаконно: так, например, несмотря на формальный запрет, на электровелоиспедах передвигаются более 75% велокурьеров в районе Чимсачэй (один из центральных районов Гонконга).



# Контакты



**Ксения Суркова**

**Партнер**

Руководитель Группы  
рыночных исследований

**T: +7 495 937 44 77 (14452)**

**E: [ksurkova@kept.ru](mailto:ksurkova@kept.ru)**

[www.kept.ru](http://www.kept.ru)

Данная информация подготовлена **Kept**, носит общий характер и не должна рассматриваться как применимая к конкретным обстоятельствам какого-либо лица или организации. Хотя мы неизменно стремимся представлять своевременную и точную информацию, мы не можем гарантировать того, что данная информация окажется столь же точной на момент получения или будет оставаться столь же точной в будущем. Предпринимать какие-либо действия на основании такой информации можно только после консультаций с соответствующими специалистами и тщательного анализа конкретной ситуации.

Аудиторским клиентам и их аффилированным или связанным лицам может быть запрещено оказание некоторых или всех описанных в настоящем документе услуг.

© 2023 г. ООО «Кэпт Налоги и Консультирование». Все права защищены.