

# Несладкое лето

По данным Росстата, недельная инфляция в России со 2 по 8 июня 2026 года составила 0,20%, с начала года индекс потребительских цен набрал 3,53%. Годовая инфляция замедлилась до 4,7%, что вписывается в прогнозный диапазон ЦБ (4,5–5,5%). Однако за усреднёнными цифрами скрывается иная динамика, которая вряд ли даёт повод для оптимизма рядовому потребителю. Рост цен на социально значимые продукты в разгар лета выглядит как минимум нелогичным, а ситуация с сезонными овощами и ягодами так вообще для многих россиян, не имеющих своих огородов, выглядит катастрофической.



Вопреки законам сезонности, овощи не только не дешевеют, но и наоборот – дорожают. По расчётам Экспертно-аналитического центра агробизнеса «АБ-Центр», за неделю огурцы прибавили 10,3%, лук репчатый – 5,2%, картофель – 5,1%, морковь – 2,5%, свёкла – 2,4%. За месяц динамика ещё показательнее: лук подорожал на 12,9%, капуста белокочанная – на 10,1%, картофель – на 9,8%, свёкла – на 8,2%, морковь – на 5,2%, огурцы – на 3,9%.

При этом в годовом исчислении картина становится парадоксальной: картофель (–36,0%), свёкла (–36,2%), капуста (–26,3%), лук (–24,5%) и морковь (–12,1%) демонстрируют рекордное падение цен. Эксперты отмечают, что запасы прошлого урожая иссякли, а новый ещё не поступил в розницу в полном объёме. Однако кошелек россиян от этого не легче.

В отличие от овощей, где волатильность сглаживается годовым трендом, животноводческая продукция демонстрирует устойчивый рост. Говядина на кости за год подорожала на 15,5%, курица прибавила 2,7%, свинина – 2,4%, яйца куриные подорожали на 10,5%, рыба мороженая неразделанная – на 13,9%. Хлеб (оба вида) вырос в цене на 10,5%.

По данным Росстата, в первом квартале 2026 года номинальные зарплаты выросли на 15,1%, в реальном выражении – на 8,7%. Реальные располагаемые доходы (за вычетом обязательных платежей и с поправкой на инфляцию) прибавили лишь 1,5%. Это, напоминаем, официальные данные, в реальности всё ощущается несколько иначе.

Медианная зарплата, по банковской статистике, – 65,9 тыс. рублей. При этом

разрыв между официальной средней зарплатой и медианной превышает 40% – и это, в общем-то, всё, что нужно знать об официальной статистике.

При формальном росте доходов потребительская корзина продолжает дорожать, особенно болезненно это сказывается на семьях с низкими доходами, где доля расходов на продукты традиционно выше.

Пока же россияне вынуждены адаптироваться: по данным NТech, в первом квартале 2026 года продажи сладкого перца упали на 11%, огурцов – на 9,1%. Потребитель переключается на более дешёвые овощи, но и они дорожают.

Сегмент ягод преподносит потребителю ещё более неприятный сюрприз. По данным аналитического центра «Чек Индекс», в конце мая – начале июня 2026 года средний чек при покупке ягод составил 598

рублей, что на 11% выше показателя годичной давности. Клубника всё ещё остаётся дорогим удовольствием, а в некоторых сетях её стоимость доходила до 1200 рублей за килограмм. Черешня, хоть и подешевела за две недели на 24%, в Москве стартует от 600–650 рублей, отборная продаётся за 900–1200 рублей, а в регионах ценовые пики достигали 2600 рублей за кг.

При этом высокие цены не гарантируют качество. Эксперты связывают цены на клубнику с низким качеством российского урожая: ягода в Краснодарском крае пострадала от снега, двух волн заморозков и дождей. На рынок пошла продукция, которая по вкусовым характеристикам уступает прошлогодней. В результате продажи клубники сократились на 7%, черешни – на 8–15%. Потребители голосуют рублём против дорогого и невкусного продукта.

Особенно контрастно выглядит ситуация на фоне стран, где ягоды выращивают с акцентом на вкус. В Китае, на долю которого приходится 35% мировых плантаций клубники, местные сорта японской и корейской селекции характеризуются сладостью до 13% и насыщенным вкусом, уровень сахара в некоторых сортах превышает 15 градусов по шкале Brix. В ОАЭ, несмотря на отсутствие водных ресурсов, активно развивают вертикальное земледелие, позволяющее вырастить клубнику круглый год с сокращением расхода воды на 90%. В Дубае уже действуют фермы, дающие до 500 кг ягод ежедневно, причём качество продукции остаётся высоким.

Российский же потребитель, пробовавший черешню из Узбекистана или клубнику из Китая, невольно сравнивает. И сравнение, увы, не в пользу отечественного производителя. «Пластмассовые» ягоды с прилавков сильно проигрывают вкусу «из деревни в детстве», который сегодня можно найти разве что в импортной продукции или у редких фермеров, сумевших сохранить урожай.



**Аварийность с участием электросамокатов в России стремительно растёт: за пять месяцев 2026 года ГИБДД зафиксировала 1160 ДТП (на 32% больше, чем годом ранее), в которых погибли 11 человек и ещё более 1,2 тыс. получили травмы. Москва продолжает удерживать печальное лидерство – 263 ДТП (почти каждый четвёртый случай в стране). Следом идут Санкт-Петербург (101) и Краснодарский край (88). При этом данные Госавтоинспекции по столице расходятся со сведениями профильных городских ведомств: если верить последним, в Москве за тот же период произошло уже 306 ДТП, причём в 26% случаев самокатами управляли несовершеннолетние. Реальная картина аварийности, скорее всего, ещё более тревожная: далеко не все происшествия попадают в официальную статистику.**

## Самокат дорожке жизни?

Парадокс ситуации в том, что основные меры воздействия власти направляют на самый контролируемый сегмент – кикшеринговые сервисы (арендные самокаты), в то время как быстрорастущий парк личных средств индивидуальной мобильности (СИМ) фактически остаётся вне системы контроля. При этом все 11 погибших в этом сезоне использовали личные устройства.

Стоит сказать, что 9 июня начальник столичной Госавтоинспекции обратился к властям Москвы с призывом сократить парк арендных СИМ. Формальным основанием для этого служит пункт договора между Центром организации дорожного движения и операторами, который позволяет урезать квоту на 1 тыс. самокатов за каждое ДТП с участием несовершеннолетнего.

«Да, власти имеют право регулировать кикшеринг: ввести зоны запрета парковки, ограничения скорости по часам, сокращать парк, – комментирует ситуацию главный редактор изданий «Трушеринг» и «Мобилити» Полина Волкова. – Однако арендные сервисы отслеживают каждую поездку, интегрированы с госсервисами, штрафуют и блокируют нарушителей. А частные электросамокаты, на долю которых приходится более двух третей всех СИМ в стране, фактически остаются вне правового поля. При этом в ДТП с их участием гибнут люди».

Даже в случае введения номерных знаков для всех СИМ их идентификация в потоке останется сложной за-

дачей, а привлечение к ответственности станет выполнимой задачей только в отношении водителей прокатных устройств.

Однако даже самые жёсткие заявления ГИБДД вряд ли приведут к полному запрету арендных самокатов в столице. Экономическая логика здесь сильнее эмоциональных призывов. Кикшеринг давно превратился из точечного транспортного эксперимента в полноценный бизнес с миллиардными оборотами, из которого город извлекает прямую выгоду. По итогам 2025 года на платформе трех основных операторов в Москве было совершено более 71 млн платных поездок. Для сравнения: годом ранее этот показатель составлял около 52 млн. Средний чек поездки в столице превысил 350 рублей, что обусловлено как инфляцией, так и введением поминутных тарифов с повышенной стоимостью в часы пик. Выручка кикшеринговой компании «Юрент» по итогам прошлого сезона выросла на 23,7%, до 15,5 млрд рублей, а капитализация компании Whoosh на Мосбирже за год увеличилась почти на треть.

Но важнее для города прямые отчисления. В 2025 году операторы перечислили в бюджет Москвы 76 млн рублей в качестве обязательной платы за размещение парковок СИМ (из расчёта около 1 тыс. рублей за каждый из 42 тыс. разрешённых самокатов). Кроме того, они компенсируют городу затраты на содержание инфраструктуры – в частности, на расширение сети зарядных

станций и организацию выделенных парковочных карманов. По неофициальным данным, совокупный вклад кикшеринга в московскую экономику (включая налоги с зарплат сотрудников, корпоративный налог на прибыль и отчисления операторов) оценивается в 250–300 млн рублей только за весенне-летний сезон.

В мэрии это прекрасно понимают. Неслучайно на недавнем заседании Общественного совета при Дептрансе представитель ведомства в кулуарах заметил: «Запретить проще всего, но тогда люди пересядут на частные самокаты – и мы получим рост аварийности и ноль поступлений. Кикшеринг хотя бы управляем».

Эту логику подтверждают цифры аварийности у самих операторов. Благодаря ИТ-системам контроля (ограничение скорости в зонах повышенной опасности, автоматическое распознавание езды вдвоём, блокировка нетрезвых водителей по телеметрии) арендные сервисы в прошлом сезоне сократили число ДТП на 57% при росте числа поездок. На частных самокатах такого механизма нет.

Основная же причина аварий – элементарное игнорирование правил: в 60% ДТП виноваты сами водители электросамокатов. И за сухой статистикой стоят конкретные трагедии. 12 июня в селе Трифоново Свердловской области разбился 11-летний мальчик: он не справился с управлением мощным электросамокатом, подаренным родителями. В Москве проблема не менее острая: 26% ДТП с участием СИМ совершают водители младше 18 лет. При этом действующие штрафы (до 100 тыс. рублей за передачу СИМ несовершеннолетнему) явно не останавливают ни подростков, ни их родителей.

Ужесточение правил игры для кикшеринга стимулирует спрос на частные СИМ. По оценкам дистрибуторов, в ряде регионов продажи личных устройств в апреле-мае выросли на десятки процентов.

Российские власти не одиноки в поиске эффективных мер регулирования микромобильности. Так, Испания приняла закон, обязывающий страховать мощные электросамокаты (свыше 25 км/ч и тяжелее 25 кг) с ответственностью до 70 млн евро за вред здоровью и 15 млн евро за материальный ущерб. В Европарламенте обсуждают введение обязательного онлайн-экзамена по безопасности для всех пользователей СИМ, признавая фрагментарность и неэффективность текущего подхода. Прага же выбрала радикальный путь, планируя полностью запретить прокат электросамокатов.

Мария Климанова