

транспорт

Онлайн-счетчик

вает Павел Стенников. — Часто клиенты чередуют способы заказа такси в зависимости от конкретной ситуации. Если говорить о структуре заказов через приложение, то пользователи версий для Android и iOS генерируют примерно одинаковое количество заказов — 44,7% и 41,8% соответственно. Пользователи Windows Phone дела-

ют 2,5% заказов. Владельцы iPhone пользуются приложением чаще: на iOS-платформе примерно в три раза меньше скачиваний приложения, чем на Android, но заказов поступает почти столько же. Конкуренция способствует улучшению сервиса, приложений, появлению альтернативных способов заказа такси. Например, в службе заказа такси „Мак-

сим“ разработали способ заказа такси для пользователей мессенджера Telegram в формате чата с виртуальным собеседником — ботом, который называется @TaxiMaximBot. В компании считают, что такой формат станет незаменим для тех, кому удобнее общаться и получать услуги в формате чата. Кроме того, „Максим“ разрабатывает сервис совместных поездок, который позволит ездить дешевле тем, у кого маршруты совпадают.

Клиентов компании стимулируют различными бонусными программами. Например, в «Пермском Извозчике» предлагается бесплатная поездка каждому пятому дозвонившемуся клиенту, а также 5% стоимости заказа возвращается клиенту на счет мобильного телефона.

По уровню комфорта и величине оплаты такси традиционно подразделяются на «эконом», «комфорт» и бизнес-класс. При этом тарифы

в данных сегментах различаются в зависимости от компании. Павел Стенников отмечает, что клиентам необходимы разные типы транспорта: «Одни готовы переплачивать за комфорт, другие хотят дешевле и быстрее. При этом дешевизна не означает отсутствие безопасности. Бизнес должен быть гибким и предлагать разные тарифы, чтобы удовлетворить все потребности. В службе заказа такси „Максим“ можно заказать поездку по тарифу „Легковой эконом“ от 50 руб., на него приходится основная доля заказов. Минимальная цена поездки по тарифу „Легковой комфорт“ составляет 130 руб.». По информации Игоря Шумкова, в Перми доля заказов класса «эконом» — около 80%, остальные 20% — это «комфорт» и «бизнес». «В нашей компании пока представлены только два класса — „эконом“ и „комфорт“. Содержать дорогие автомобили невыгодно, потому что прибыль оди-

накова, допустим, с Renault Logan и с Toyota Camry», — говорит он. Константин Пьянков сообщил, что в такси Wheely три класса обслуживания в Перми: «комфорт», классический «Вили» и «плюс». «В „комфорт“ минимальная стоимость поездки — 99 руб. По классическому „Вили“ мы работаем с Toyota Camry, Lexus GS 250 и так далее, а минимальная стоимость поездки — 199 руб. В Перми у нас преобладают поездки по классу „комфорт“». Вместе с тем участники рынка отмечают, что ключевые проблемы рынка лежат в плоскости федерального законодательства. «Закон от 21.04.2011 №69-ФЗ уже при появлении не отражал современных реалий рынка услуг такси, — сетует Павел Стенников. — И до сих пор законодательно не закреплён статус служб заказа как поставщиков информационных услуг для перевозчиков. Штрафы для легальных так-

систов десять раз больше, чем для нелегальных. ОСАГО для автомобилей, занятых в таксомоторных перевозках, в разы превышает стоимость стандартного автострахования. Действующая патентная система налогообложения обходится таксистам дорожее единого налога на вмененный доход и зачем-то тоже требует регистрации ИП. В этих условиях перевозчикам дорого и невыгодно легализовываться. Новый закон «О государственном регулировании деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации», проект которого уже давно находится на рассмотрении в Государственной думе, лишь частично поможет решить проблемы рынка. Важно, чтобы государство само не загоняло легальных таксистов в тень высокими налогами и штрафами, а поддерживало их разумной экономической политикой».

Александр Боталов

СТОИМОСТЬ УСЛУГ ТАКСИ В ПЕРМИ				
ТАКСИ	«ЭКОНОМ»		«КОМФОРТ»	
	ПОСАДКА**	КМ/МИН***	ПОСАДКА**	КМ/МИН***
«ВИЛИ» (WHEELY)	-	-	50	11 РУБ./4 РУБ.
«ПЕРМЕН»	45	14 РУБ./КМ	45	15 РУБ./КМ
«ЯНДЕКС.ТАКСИ»	39	11 РУБ./1 РУБ.	99	15 РУБ./1 РУБ.
МАКСИМ	50	10 РУБ./КМ	130	14 РУБ./КМ
UBER	30	5 РУБ./3 РУБ.	-	-
GETT****	69	7 РУБ./2 РУБ.	-	-

*РАЗДЕЛЕНИЕ НА КЛАССЫ УСЛОВНОЕ. НЕКОТОРЫЕ ТИПЫ АВТОМОБИЛЕЙ В РАЗНЫХ КОМПАНИЯХ ПРИЧИСЛЯЮТСЯ К РАЗНЫМ КЛАССАМ
** В НЕКОТОРЫХ КОМПАНИЯХ ПОСАДКА ВКЛЮЧАЕТ НЕСКОЛЬКО КИЛОМЕТРОВ ПРоезда. В ДРУГИХ ГАРАНТИРУЕТ ЛИШЬ ВЫЕЗД ВОДИТЕЛЯ НА ЗАКАЗ
*** В НЕКОТОРЫХ КОМПАНИЯХ ПРЕДУСМОТРЕНА ОПЛАТА ТОЛЬКО ЗА КМ, В НЕКОТОРЫХ СУММИРУЕТСЯ ЗА МИН И КМ.
**** GETT ПОКА НЕ ПРЕДСТАВЛЕНА В ПЕРМИ, УКАЗЫВАЕМЫЕ ЦЕНЫ АКТУАЛЬНЫ ДЛЯ ЕКАТЕРИНБУРГА

Посадка на полис

Старый терминал международного аэропорта Пермь станет центром зоны деловой активности «Аэрополис», решил новый владелец пермского хаба «Новаяпорт». Он готов спланировать площадку, где в перспективе появятся магазины, деловые центры, гостиницы, автосалоны. Интерес к проекту уже проявила столичная девелоперская компания «Арсенал-Холдинг». Проект сложный, предупреждают эксперты. Развитие деловой зоны вблизи режимного объекта несет риски несогласования, а все земельные участки вокруг старого аэропорта давно находятся в частных руках, предупреждают они.

— проект —

Холдинг «Новаяпорт» определился со стратегией развития территории аэропорта Пермь. По словам собеседника „Ъ“ в аэропорту, авиа- и грузоперевозки будут развиваться на площадке вокруг нового терминала. Вокруг старого терминала, по замыслу акционеров аэропорта, должна возникнуть зона деловой активности — «Аэрополис».

«Обычно аэропорт, тем более такой большой, является точкой притяжения для бизнеса. Мы подготовили общий мастер-план развития территории, обеспечим коммуникации, транспортную логистику», — подтвердил совладелец «Новаяпорт» Роман Троценко. По его словам, «Новаяпорт» будет приглашать инвесторов строить в пермском «Аэрополисе» коммерческие объекты: автосалоны, выставочные комплексы, гостиницу. «Эта территория стопроцентно будет развиваться», — заверил предприниматель.

Собеседник в пермском аэропорту рассказал „Ъ“, что центром «Аэрополиса» станет здание старого терминала Большого Савино. Помещение постройки 60-х годов XX века площадью около 3 тыс. кв. м будет отдано под выставочный зал или зал для деловых переговоров, пояснил собеседник. Общая площадь территории будущего аэрополиса пока неизвестна.

Эксперты считают, что появление делового центра вокруг аэропорта будет способствовать его развитию

ФОТО ВИТАЛИЯ КОКШАРОВА

Напомним, в начале 2015 года краевые власти определили инвестора для строительства нового аэровокзала в Большом Савино. Им стало ООО «Новая Колхида» (входит в группу «Новаяпорт» Романа Троценко). Генподрядчиком является компания «Альфа-Строй», которой, согласно условиям техзадания, предстоит построить трехэтажный аэровокзальный комплекс площадью более 29,7 тыс. кв. м с полным составом технологического оборудования, стоянками для автомобилей, автобусов и такси. Проект предполагает также создание сетей водоснабжения и водоотведения, отопления и вентиляции, систем связи. Новый терминал в Большом Савино должен быть построен к декабрю 2017 года. Планируется, что он позволит обслуживать до 2 млн пассажиров в год.

Что касается пермского «Аэрополиса», то господин Троценко уточнил, что «Новаяпорт» не будет оператором проекта. По данным „Ъ“, интерес к проекту есть у столичного ООО СК «Арсенал-Холдинг». По данным „Ъ“, компания владеет около 30 га в районе аэропорта Пермь. Как уточнили в компании, Михаил Давыденко, гендиректор девелоперской компании ИСК «Арсенал-Холдинг», верит в перспективу своего участка, «который был приобретен в свое время с осознанным ожиданием развития земель, близких к будущему новому терминалу». По данным «СПАРК-Интерфакс», господин Давыденко владеет долей в пермском ООО «Лэнд». Его партнером числится бывший председатель правительства края Николай Бухвалов. Собеседник в пермском аэропорту прогнозирует, что у проекта будет немало проблем. Основная — зе-



«Новаяпорт» хочет создать вокруг Большого Савино зону деловой активности

ФОТО ВИТАЛИЯ КОКШАРОВА

мельная. «Участки вокруг аэропорта либо находятся в собственности пермских бизнесменов и используются ими под автостоянки, либо у аграриев, которые их возделывают. Их надо будет как-то изымать», — полагает собеседник. Владелец агрохолдинга «Русь» Александр Репин, имеющий в управлении земли вокруг Большого Савино, сомневается, что земли сельскохозяйственного назначения могут подойти под что-то другое, не-

жели под выращивание агропродукции. «Если меня попросят от них отказаться, я откажусь, если мне предложат лучшие надель», — отметил предприниматель. Он также заметил, что развитие аэропорта — вопрос государственной важности и власть в любом случае решит его. Вторая проблема развития аэрополиса, по словам собеседника в аэропорту, множество ограничений. «Возле старого терминала расположено аэронавигационное оборудование, что накладывает определенные ограничения на развитие территории. Высотные здания там также не построишь», — отметил он. Сами пермские предприниматели пока не испытывают оптимизма по поводу перспектив развития этой территории. По мнению гендиректора автохолдинга «УралАвтоИмпорт» Сергея Шаклеина, размещение автосалонов в аэропортной зоне Большого Савино бесперспективно. «Там уже есть один автосалон — „БМВ“. Но мое мнение — идти туда бесперспективно. Город и так перегружен автосалонами, многие пустуют. Не знаю, кто бы рискнул туда идти. Да и не так сейчас экономическая ситуация», — полагает автодилер.

Генеральный директор выставочного объединения «Пермская Ярмарка» Сергей Климов советует инвестору тщательно просчитать потоки и транспортную доступность площадки. «Мы не Москва, региональные выставочные проекты ориентированы не на бизнес, это в большей мере b2c. Есть примеры в Екатеринбурге и Новосибирске, когда инвесторы, построив площадки в местах с плохой транспортной доступностью, не могут пригласить к себе население. Люди не едут, это реальный факт», — говорит он. — Построить можно все что угодно. Но хотелось бы, чтобы объект работал, а не пустовал». Руководитель аналитического отдела Агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев считает, что сегодня многие путают терминологию «Аэрополиса». Различие в понимании заключается в масштабах проекта,

полагает эксперт: «Термин „аэрополис“ ввел профессор Джон Касарда. И под ним понимается комплексное развитие примыкающего к аэропорту региона. Таким образом, достигаются две цели: оптимизация потока, который генерирует аэропорт, с другой стороны — упорядочивание использования территории. Если брать пример из сельского хозяйства, то есть растениеводства, которые дополняют друг друга, а есть те, которые подавляют. Таким образом, аэрополис — это попытка посадить такие объекты, которые бы способствовали развитию аэропорта. Но аэрополис может быть тогда, когда пассажиро-

поток аэропорта составляет 20–30 млн человек в год, а площадь прилегающей территории занимает сотни гектаров. Когда же речь идет о строительстве близости от аэропорта выставочного центра, называть это аэрополисом преувеличение. С другой стороны, если есть генплан, предусматривающий развитие территории вокруг аэропорта — эта инициатива здравая. Для выставочного центра легче привлечь посетителей, когда понятна логистика. Событийный туризм также дает грузопоток», — считает Олег Пантелеев.

Вячеслав Суханов, Ирина Пелявина

ИСТОРИЯ ВОПРОСА

Аэрополисы — территории, на которых работают промышленные, логистические, технологические и другие предприятия, — развиваются вокруг авиационных хабов по всему миру. У многих мировых хабов аэрополис — это главный международный бизнес-район (кластер) региона, куда привлекают и живут временно гости города, где проводятся переговоры, презентации, встречи, конгрессы, выставки регионального уровня. В этой зоне строятся не только конгресс-холлы и выставочные павильоны, но и хорошие отели и магазины, объекты питания и сервиса, рассчитанные на высокие жизненные стандарты. Считается, что деловым людям удобнее остаться в безопасной, круглосуточно охраняемой зоне возле терминала. В России аэрополисов пока практически нет: подобные планы существовали у руководства столичного «Домодедово», но активное строительство так и не началось. Много анонсированных бизнес-проектов, но нашедших воплощения. Например, в Ульяновской области планируют освоить территорию рядом с портовой особой экономической зоной. Территория «Аэрополиса» будет разделена на отдельные зоны по функциональному назначению: деловая, промышленная, жилая и социальная. Заявлен проект в Челябинском аэропорту. В 2015 году «доч-

ка» Сбербанка — консалтинговая компания Strategy Partners Group — разработала концепцию центра международной торговли на месте закрытого в марте 2014 года Пулков-2 (Санкт-Петербург). Там предполагается создать зону со специальным режимом хозяйственной деятельности на участке площадью 9,7 га — проект, который должен быть завершен к 2020 году. Его стоимость — €163 млн. Основная идея международного центра в том, чтобы создать буферное пространство и так называемую зону taxfree для иностранцев, где те смогут находиться без российской визы в течение 72 часов. Наличие такой зоны позволит иностранцам, прибывающим в Петербург на деловые мероприятия, принимать в них участие без получения российской визы. Планируется, что такие мероприятия и будут проводиться в буферном пространстве. Есть в России аэропорты, где аэрополисы возникли не в рамках бизнес-плана, а естественным путем. Например, зона вокруг Кольцево (Екатеринбург), где был построен международный экспозит, самостоятельно возводятся гостиницы, рестораны, магазины. Такое расположение объектов дает возможность деловым людям, приезжающим в город из других регионов, посещать мероприятия, не выезжая в центр Екатеринбурга.

