Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Транспорт

Пятница 29 июля 2016 №136 (5886 с момента возобновления издания)

perm.kommersant.ru

23 Как развивается рынок такси в Перми

23 Что изменится после реформы краевых автобусных перевозок

24 Перспективы создания аэротрополиса вокруг пермского аэропорта

Уже через две недели в Перми стартует один из самых обсуждаемых городских проектов последних лет — открытие платных парковочных зон в центре. Стоимость одного часа на начальном этапе составит 15 руб. Оператором выступает Пермский филиал ПАО «Ростелеком», с которым заключен пятилетний контракт почти на 156 млн руб. Сумма рассчитана исходя из потенциальных доходов от функционирования системы платных парковок. Получать эти средства подрядчик сможет после того, как инвестирует в инфраструктуру и оборудование для платных парковок и запустит саму систему.

Зачет паркоматом

— технологии —

Платные парковки начнут работать в Перми с 15 августа, всего в центре города планируется открыть не менее 2,5 тыс. мест. Речь идет о парковках вдоль улично-дорожной сети. Платная зона будет ограничена улицами Попова, Пушкина, Николая Островского, Советской (от Николая Островского до Максима Горького), Монастырской (от площади Перми I до ул. Газеты «Звезда»), Окулова (от ул. Газеты «Звезда» до Попова). Стоимость парковки составит 15 руб. в час. Плата будет взиматься только в будние дни и только в рабочее время — с 8.30 до 19.30.

На парковках будут установлены информационные щиты с подробным описанием порядка пользования и оплаты. Оплатить парковку владельцы автомобилей смогут несколькими способами: с мобильного телефона через специальное приложение или SMS, банковской картой или с банковского счета, с помощью терминалов приема платежей, через личный кабинет на специальном информационном портале о парковках, а также через паркоматы. В рамках проекта в центре города будут установлены 45 паркоматов. Интерфейс этих устройств разрабатывается на двух языках — русском и английском. Антивандальные паркоматы будут оснащены сенсорными экранами и PIN-клавиатурой. Они смогут автоматически распознавать тип банковской карты. Кроме того, в устройствах предусмотрена система антискиммингa, которая блокирует возможность похищения данных с карты. Паркоматы смогут работать в разных погодных условиях: от –40°С до +60°С.

Организацией системы платных парковок сегодня занимается Пермский филиал ПАО «Ростелеком», с которым МКУ «Пермская дирекция дорожного движения» заключила пятилетний муниципальный контракт. По его условиям оператор должен установить паркоматы, обеспечить их подключение к сетям электроснабжения, оснастить платную зону дорожными знаками и информационными щитами и установить серверное оборудование. В зону ответственности подрядчика также входит организация процесса передачи и обработки данных с мобильных и стационарных устройств фото- и видеофиксации. Кроме того, «Ростелеком» будет централизованно контролировать все поступающие платежи за использование платных парковок. Подрядчик должен заключить соглашение с банками-эквайерами, операторами мобильной коммерции, агрегаторами интернет-платежей и поставщиками услуг платежных терминалов. На протяжении всего срока оператор обязан заниматься техническим обслуживанием системы, проводить модернизацию программно-аппаратного комплекса, а также устранять нештатные и аварийные ситуации.

Помимо этого, оператор отвечает за создание информационного портала о парковках. Его тестовая версия работает уже сейчас. Через этот интернет-ресурс пользователи смогут получить доступ к личному кабинету, сформировать квитанции для оплаты, посмотреть статистику платежей, получить доступ к отчетным документам и информации об активных и ранее оплаченных парковочных сессиях. На интернет-портале также будет публиковаться информация о самих парковках: их адресах, действующем тарифе, парковочной зоне, количестве мест. Другой способ связи и получения информации о системе платных парковок, который будет доступен пользователям, — специальный контакт-центр. Он будет запущен в полном объеме одновременно с открытием платного парковочного пространства. Связаться с операторами контакт-центра можно будет через голосовую связь, электронную почту или интернет-мессенджеры.

Парковка в центре Перми станет платной

ФОТО ЛЮДМИЛЫ КРОШЕЧКИНОЙ

По данным открытых источников, ПАО «Ростелеком» уже участвует в проектах по установке паркоматов в Нижнем Новгороде, Вологде, Калуге, Рязани, Вологде, Тюмени и Орле. Заказчиками установки выступали, как правило, муниципальные власти и подконтрольные им предприятия. Стоимость каждого проекта оценивалась в несколько десятков миллионов рублей. В Курске их установка началась весной этого года, на самоокупаемость проект должен выйти к 2021 году.

Аукцион по выбору оператора системы платных парковок муниципалитет объявил этой весной. Несколько раз его пытались отменить через управление антимонопольной службы потенциальные претенденты, но две жалобы, поданные в УФАС, были отклонены, а третья отозвана. Помимо «Ростелекома», заявку на участие в аукционе на право создания и сопровождения системы платных парковок подавало столичное ООО «Научно-технический центр «Измеритель», но ценовое предложение телеком-холдинга оказалось лучшим. При максимальной цене контракта в 156,2 млн руб. снижение цены составило 781 тыс. руб. Предполагается, что общий объем средств будет поделен на пять лет следующим образом: в 2016 году расходы составят около 8,8 млн руб., в 2017-м — 27,7 млн руб. С 2018 по 2021 год на эти цели может выделяться ежегодно до 29,9 млн руб.

Как поясняет руководитель Пермской дирекции дорожного движения Максим Кис, фактически эти деньги из бюджета расходоваться не будут — в городской казне их нет. Сумма рассчитана исходя из потенциальных доходов от функционирования системы платных парковок. «То есть если на платные парковки поступают доходы в размере 260 млн руб., тогда подрядчик получает часть этой самой платы в размере 156 млн в рамках платежей за контракт. В том случае, если системы платных парковок нет, то нет ни доходов, ни расходов», — уточняет господин Кис. По его словам, для работающей большой информационной системы с оборудованием на улице это не такие большие деньги, как кажется. Кроме того, из 15 руб. за час парковки, которые платит потребитель, пермский оператор получит только часть суммы, поскольку в стоимость включены комиссионные платежи. «Когда человек проводит в бюджет 15 руб., это означает, что часть средств получает банк, который проводит платежи, часть средств должен получить оператор сотовой связи. Вопрос — кто за это платит. В одних городах за это платит водитель «сверху», то есть он платит в бюджет, например, 30 руб. за два часа парковки, а снимают у него не 30 руб., а 35 — плата за парковку плюс комиссия. Проводит он банковской картой — с него снимают плату и комиссию. В небольшом числе городов комиссионные включают внутрь этой суммы, и оплату производит администрация. В нашем случае все комиссии за проведение платежей на водителей не перекладываются, они тоже находятся внутри платы по контракту», — рассказывает Максим Кис. Кроме того, оператор будет получать доход только после запуска системы, до этого он должен вложиться в создание всей инфраструктуры для платных парковок (оборудование, информационная система и прочее). Инвестиции, по разным оценкам, составляют 50–60 млн руб. Для города внедрение системы должно быть как минимум безубыточным, как максимум — стать источником дополнительного дохода.

О создании системы платных парковок в Перми задумались еще несколько лет назад. Идея была заложена в градостроительных документах, таких как мастер-план и генплан Перми (принят в 2010 году). Однако с реализацией этого проекта на практике городские власти не спешили. Во-первых, требовалась серьезная разработка нормативной базы, в том числе на региональном и муниципальном уровнях. «Понимание необходимости было давно. Почему мы не реализовывали? Потому что, с одной стороны, не было нормативной базы на уровне РФ. И даже когда она появилась, мы не реализовывали парковочную политику, пока видели большие юридические риски. Мы наблюдали за судебными решениями, прежде всего по Москве и по другим городам, и когда решения устояли и система показала, что она соответствует действующему законодательству, тогда мы приступили к реализации в Перми», — поясняет Максим Кис.

Помимо разработки самой системы платных парковок в отдельное направление были выделены контрольные мероприятия. Еще до введения платы мэрия активизировала контроль за неправильно припаркованными автомобилями, были закуплены несколько мобильных комплексов фото- и видеофиксации. Они отслеживают нарушения правил остановки и стоянки, а также парковку автомобилей на газонах. Теперь они будут применяться и для контроля за временем использования платных парковок.

Максим Кис отмечает, что введение платы за парковку преследует несколько целей. Прежде всего, муниципалитет рассчитывает изменить характер использования самого парковочного пространства в городе. Тогда вместо длительной парковки одного автомобиля в течение дня будет предоставлено место нескольким автомобилям для парковки на короткое время. Во-вторых, по словам господина Киса, стояла задача ввести мягкий экономический естественный ограничитель для использования автомобилей в центре города, потому что в какой-то момент улично-дорожная сеть уже не будет успевать за объемами автомобилизации и за счет такого механизма, широко распространенного во всем мире, можно плавно, без введения каких-либо резких запретов, регулировать уровень использования автомобилей. «Побочный» положительный эффект от введения платы за парковки, как полагают городские власти — это компенсация общественных затрат на содержание парковочных мест. «Понятно, что любое парковочное место нужно сначала построить, его нужно содержать, его нужно ремонтировать, то есть бюджет (соответственно, общество в целом) несет затраты на содержание этого парковочного места, а пользуется этим парковочным местом ограниченное число людей. Поэтому не совсем понятно, почему, например, человек, который не имеет автомобиля, через свои налоги должен оплачивать содержание этого парковочного места. Часть затрат или все затраты перекладываются таким образом на того, кто пользуется этим парковочным местом», — говорит Максим Кис.

В дальнейшем тарифы на платных парковках могут измениться. В соответствии с методикой, принятой гордумой Перми, каждые три месяца Пермская дирекция дорожного движения будет проводить мониторинг заполненности парковочных мест и смотреть, как много свободных мест есть на платной парковке в часы пиковой нагрузки. Если обнаружится, что есть зоны, где загруженность выше 80–90%, тогда будут вноситься изменения в границы тарифных зон, плата будет дифференцироваться. Не исключено, что в дальнейшем будет выстроена система, где будут более дорогие и менее дорогие места. Максим Кис уточняет, что принцип ориентирован на задачу обеспечения доступности парковочных мест: «Суть его проста: мы хотим по этапам выйти на такой уровень платы, при которой в период пиковой нагрузки на парковки они, с одной стороны, не пустуют, с другой стороны – на них есть некоторое количество свободных парковочных мест». Даже если тариф не позволит окупать все затраты на внедрение системы, риски в этом случае ложатся на оператора.

С введением платы за парковки муниципальные власти прогнозируют рост спроса на внеуличные стоянки, в том числе на придомовых территориях. «Ведь сейчас какой-то парадокс, все говорят: не хватает парковок. Но когда мы видим платную парковку, на которую можно поставить автомобиль, скажем, за 50 руб. в день, — она полупустая, загружена на 50–60%. Первое явление — эти стоянки заполнятся, и тогда, наверное, у владельцев стоянок начнут появляться мысли, например, а стоит ли эту будущую стройплощадку вообще застраивать, если она сейчас приносит доход без особых вложений? Или у нас сейчас все чаще спрашивают, а будут ли многоуровневые парковки. Тогда, может, действительно стоит на этом месте построить многоуровневую парковку? То есть появится спрос, и надеемся, что появится предложение», — заключает Максим Кис.

Светлана Быкова

ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

Директор Института транспортного планирования Российской академии транспорта, доктор технических наук МИХАИЛ ЯКИМОВ

— Как вы оцениваете перспективы внедрения системы платных парковок в Перми?

— Я считаю, что это эффективная система регулирования нагрузки на улично-дорожную сеть и вообще транспортной нагрузки на городскую среду. Она, к сожалению, не регулирует пользование автомобилем внутри уже сложившейся группы, то есть то количество людей, которые пользовались автомобилями в городе Перми, останется, скорее всего, постоянным. Однако изменится распределение внутри этой группы. Я надеюсь, что те, кто использовали автомобили активно, будут еще более активно их использовать. А те, кто использовали автомобиль для поездок на работу, они, может быть, откажутся от этой затеи и будут пользоваться общественным транспортом.

— Насколько, на ваш взгляд, учтен опыт создания системы платных парковок в других городах?

— Администрация города Перми оказалась в наиболее благоприятной ситуации, потому что много подводных камней на этапе внедрения системы платных парковок было выявлено в других муниципальных образованиях, в других городах. Это было связано как с технологией процедуры взимания платы, так и с системой наказания людей, которые не оплатили парковку. Была масса проблем, в которые вмешивалась и прокуратура, и суды — в силу неподготовленности законодательства в других муниципальных образованиях и субъектах федерации. В этих городах системы платной парковки изначально дискредитировали себя и вызвали волну недовольства граждан. Я надеюсь, что в Перми такого не будет. Многие моменты были учтены, работа проделана большая. Главное, что никто не торопил, не было какой-то политической составляющей.

— Пока плата будет взиматься только за парковочные места в центральной части города. Прогнозируете ли расширение платной парковочной зоны в будущем? Если да, с чем это связано?

— Я бы так сейчас не загадывал. Скорее всего, лет на пять, может быть даже больше, хватит той зоны центрального городского ядра, где сейчас уже планируется система платной парковки — от улицы Николая Островского до улицы Попова. На самом деле совсем нет нужды распространять зону платных парковок на весь город. Нет такой цели — собрать побольше денег с людей. Есть задача повышения эффективности использования улично-дорожной сети, которая именно в центре города сейчас используется неэффективно.

Алмаз Закиев:
«В целом процесс внедрения ЭСПД прошел успешно»

В этом году Министерство транспорта Пермского края затеяло несколько реформ в организации автобусного обслуживания населения. Весной была внедрена система электронного социального проездного документа, а в ближайшее время ожидается проведение отбора перевозчиков на право получения свидетельства об осуществлении перевозок автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок. О том, что изменится в транспортной системе края, рассказал министр транспорта Пермского края Алмаз Закиев.

– В этом году запланирована реформа работы пригородных автобусных перевозок. Расскажите, каких изменений ждать...

– Изменение схемы работы на краевых и межмуниципальных автобусных маршрутах мы задумали еще в прошлом году. Предполагалось, что будет проведен отбор перевозчиков на право заключения договора для осуществления пассажирских перевозок и багажа на краевых и межмуниципальных автобусных маршрутах, проходящих по территории Пермского края. Это позволило бы уйти от заявительной системы распределения маршрутов, которая существует в крае долгие годы, и выстроить с предпринимателями договорные отношения. В мае прошлого года вышло соответствующее постановление правительства. Но реализовать его не удалось, так как 13 июля 2015 года был принят Федеральный закон №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Новый федеральный закон регулирует отношения по организации регулярных перевозок, в том числе отношения, связанные с установлением, изменением, отменой маршрутов, допуском юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к их осуществлению, использованием объектов транспортной инфраструктуры, а также с организацией контроля за осуществлением регулярных перевозок. До принятия этого закона на федеральном уровне не существовало нормативного акта, который регулировал все эти вопросы.

– Как федеральный закон повлияет на работу местных перевозчиков?

– В частности, Федеральный закон №220-ФЗ поделил регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом на межмуниципальных маршрутах на два вида: регулярные перевозки по регулируемым тарифам и регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам. Для каждого вида предусмотрены разные способы организации перевозок. В случае если регулярные перевозки осуществляются по регулируемым тарифам, должен быть заключен государственный или муниципальный контракт на выполнение работ. Если регулярные перевозки осуществляются по нерегулируемым тарифам, перевозчику по результатам открытого конкурса (за некоторыми исключениями) должно быть выдано свидетельство об осуществлении перевозок.

Таким образом, проведение отбора перевозчиков на право заключения договора на осуществление пассажирских перевозок и багажа на краевых и межмуниципальных автобусных маршрутах не состоялось в связи с тем, что сама процедура проведения отбора не была предусмотрена Федеральным законом №220-ФЗ. Региональное законодательство нуждалось в приведении в соответствие с данным федеральным законом. Для реализации федерального законы были подготовлены изменения в два краевых закона, касающихся транспортного обслуживания населения. Также были приняты дополнительные нормативные акты, регулирующие работу на межмуниципальных и краевых маршрутах. Кроме того, приказом Министерства транспорта Пермского края утвержден Порядок проведения открытого конкурса на право получения свидетельства об осуществлении перевозок автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок. По результатам проведения данного открытого конкурса перевозчики получат свидетельства об осуществлении перевозок и карты маршрута регулярных перевозок сроком действия на пять лет, что позволит улучшить качество предоставляемых услуг по перевозке пассажиров и багажа на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок.

– Какие требования будут предъявляться к перевозчикам при конкурсном отборе?

– Порядок проведения открытого конкурса на право получения свидетельства об осуществлении перевозок автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок утвержден приказом Министерства транспорта Пермского края от 6 июля 2016 года. К участию допускаются юридические лица, индивидуальные предприниматели, участники договора простого товарищества.

Требования к участникам прописаны в федеральном законе. Участники должны иметь лицензию на осуществление деятельности по перевозкам пассажиров, транспортные средства. Участник не должен находиться в процедуре ликвидации или банкротства и не должен иметь задолженности по обязательным платежам в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации за последний завершенный отчетный период.

– В этом году также была изменена система учета льготных категорий граждан. Считаете ли вы успешным внедрение электронных социальных проездных документов?

– Внедрение в Пермском крае электронного социального проездного документа (ЭСПД) обусловлено необходимостью повышения эффективности расходования бюджетных средств и улучшения качества обслуживания льготной категории граждан. Внедрение ЭСПД обеспечивает справедливое распределение средств между перевозчиками, прозрачность финансовых потоков, невозможность проезда по поддельным документам, получение достоверной информации о проезде граждан с использованием ЭСПД во времени и пространстве, загруженности транспортных средств.

ЭСПД представляет собой именную пластиковую карту с электронным чипом и идентификационным номером, с неограниченным количеством транзакций в месяц. В целом процесс внедрения ЭСПД прошел успешно. К электронной системе учета пока подключено примерно 50 перевозчиков. Стоит отметить, что установление валидаторов является не обязанностью, а правом перевозчика. Наличие валидаторов в транспортных средствах необходимо для возмещения перевозчикам недополученных доходов от перевозки на территории Пермского края отдельных категорий граждан с использованием ЭСПД. Перевозчики, подключенные к электронной системе учета, в полном объеме получают возмещение недополученных доходов. Согласно постановлению правительства, возмещение перевозчикам недополученных доходов от перевозки отдельных категорий граждан из бюджета Пермского края осуществляется только при подтверждении фактического числа перевезенных пассажиров исключительно с использованием электронной системы учета оператора ЭСПД.

– Как вы можете прокомментировать претензии к проведенному отбору оператора ЭСПД?

– Этот вопрос рассматривался в ходе судебного заседания по исковому заявлению одной из компаний. По результатам рассмотрения судом принято решение об отсутствии в указанном постановлении нарушений норм действующего законодательства. Имеется также экспертное заключение Прокуратуры Пермского края на проект постановления, регламентирующего работу ЭСПД, согласно которому противоречий нормам действующего законодательства также не выявлено. 3 августа 2016 года в Верховном суде Российской Федерации состоится рассмотрение дела по апелляционной жалобе на решение Пермского краевого суда по иску компании, где будет вынесено окончательное решение по вопросу проведения отбора оператора ЭСПД.

– В этом году впервые начали субсидировать авиаперевозки. Какого эффекта ожидаете? Есть ли планы по субсидированию других маршрутов?

– В рамках реализации пилотного проекта по организации региональных авиаперевозок в Приволжском федеральном округе в 2013 году открыты новые региональные авиарейсы, связывающие город Пермь с городами-центрами Приволжского федерального округа (Уфа, Киров, Казань, Нижний Новгород, Самара, Ульяновск) на условиях софинансирования из федерального бюджета и бюджета Пермского края.

На данные цели в бюджете Пермского края ежегодно с 2013 года предусмотрены денежные средства в размере 61,467 млн руб.

По вышеуказанным маршрутам из Перми было отправлено 7,5 тыс. пассажиров в 2013 году, 14,8 тыс. – в 2014-м. В 2015 году были открыты авиарейсы по новому субсидируемому маршруту Пермь – Нижнекамск.

Отмечу, что в 2016 году софинансирование авиарейсов по маршруту Пермь – Казань приостановлено в связи с тем, что на данном маршруте наблюдается устойчивый спрос и пассажиропоток, позволяющий выполнять авиарейсы на коммерческой основе, что позволит осуществить, при софинансировании федерального и регионального бюджетов, авиаперевозки по перспективным для Пермского края направлениям, таким как Краснодар и Новосибирск.

– Как продвигается проект по строительству второй очереди Чусовского моста в рамках ГЧП?

– После завершения формирования транспортного коридора через территории Урала и Западной Сибири наблюдается стабильный рост интенсивности дорожного движения, в том числе на территории Пермского края. Сложная ситуация складывается на подъезде и выезде к Перми в районе мостового перехода через реку Чусовую. В целях организации безопасного и комфортного передвижения по территории Пермского края принято Постановление Правительства Пермского края от 12 января 2016 года №2-п «О заключении концессионного соглашения по строительству, реконструкции и эксплуатации автомобильных дорог Пермь – Березники и Восточный обход Перми».

27 января был объявлен открытый конкурс на право заключения концессионного соглашения. В рамках реализации данного проекта планируется софинансирование капитальных затрат на объект концессионного соглашения. Объем участия концедента составит 11,7 млрд руб., в том числе средства из федерального бюджета в размере 10 млрд руб., средства из регионального бюджета – 1,7 млрд руб. Объем участия концессионера предполагается в сумме 2,5 млрд руб.

27 мая 2016 года в рамках конкурса проведена процедура вскрытия конвертов с заявками на участие в конкурсе. Подписан протокол об отборе участников. В настоящее время осуществляется приемка конкурсных предложений от участников, прошедших отбор.

Материал опубликован на основании госдоговора

транспорт

Онлайн-счетчик

Пермь заинтересовала крупнейших операторов такси. Вслед за федеральной службой заказа «Яндекс.Такси» летом этого года к нам пришел один из самых известных в мире сервисов онлайн-заказа такси Uber. Высокая конкуренция позволила снизить стоимость услуг и повысить их качество. Вместе с тем участники рынка отмечают, что у отрасли есть задел для дальнейшего развития, но многое зависит от изменений в законодательной сфере.

— тенденции —

В июле этого года в Перми состоялось официальное открытие одного из самых известных в мире сервисов онлайн-заказа такси Uber. Компания работает в 22 городах России. По словам представителя Uber Александра Костикова, компания работает только с юрлицами — ИП или ООО. Количество водителей, подключившихся к сервису в Перми, компания не раскрывает, ссылаясь на то, что их число постоянно растет. У Uber в Перми в настоящий момент представлен один тариф — UberSTART. «В других городах существуют другие продукты, — уточняет Александр Костиков. — Запуск тех или иных из них в определенном городе зависит от платежеспособного спроса и от наличия достаточного количества авто соответствующего класса». Тарифы UberSTART составят: 30 руб. за подачу автомобиля плюс 5 руб. за километр и 3 руб. за минуту (тарифы за километр и за минуту суммируются). Это один из самых низких тарифов на услуги такси в Перми. Заходя на рынок, в компании отмечали, что готовы инвестировать в быстрый рост. Пермские представители Uber считают местный рынок интересным и высококонкурентным, отмечая приход сюда крупных игроков.

Годом ранее, летом 2015 года, в Перми появилась служба «Яндекс.Такси». Свою работу компания выстроила через местные автопарки. При этом, как уточняют в партнерских компаниях «Яндекс.Такси», получение заказов не ограничено приложением федерального оператора — клиенты могут воспользоваться прямым телефонным заказом. Например, директор компании «Пермский Извозчик» Игорь Шумков отмечает, что компания является официальным партнером сервиса «Яндекс.Такси» в Перми и продвигает себя как самостоятельную службу такси. «В целом никакого разделения в работе сервиса „Яндекс.Такси“ и компании „Пермский Извозчик“ нет. Заказы „Яндекс.Такси“ и заказы нашей компании обрабатываются на одном программном обеспечении. Разница только в том, что „Яндекс“ можно заказать только через мобильное приложение, а „наши“ заказы — по телефону. Изначально, когда „Яндекс“ заходил в наш город, стоимость услуг обсуждалась с партнерами и тарифы разрабатывались сообща. Сейчас уже у команды „Яндекс.Такси“ есть свое видение работы в нашем городе», — говорит Игорь Шумков. Официальное приложение «Яндекс.Такси» говорит, что поездка на автомобиле класса «эконом» обойдется в сумму от 39 руб., класса «комфорт» — от 99 руб. Это стоимость подачи автомобиля — фиксированная сумма, включаемая в стоимость поездки.

Пресс-секретарь службы заказа такси «Максим» Павел Стенников рассказывает, что рынок такси сегодня достиг определенного уровня: «В Перми работают десятки служб такси, конкуренция высока. Рынок находится на пике существующих в сфере такси технологий. Они обеспечили снижение стоимости перевозок, повышение спроса населения на услугу. Это приводит к росту рынка, увеличению числа легальных перевозчиков и повышению их конкурентоспособности в сравнении с нелегалами».

С ним согласен Игорь Шумков, который отмечает позитивные изменения в отрасли: «За последние два года сфера перевозок такси в Перми легализовалась, в городе стало очень много новых, лицензированных машин, качество услуг растет».

Конкуренцию пермским таксистам составят федеральные компании

ФОТО ЕВГЕНИЯ ПАВЛЕНКО

Главной сложностью, с которой сталкиваются таксомоторные компании, остается проблема подбора кадров, но он уверен, что эта проблема вневременная: «Все идет к тому, что на рынке останутся крупные игроки — это федеральные сети и знакомые всем сервисы „Яндекс.Такси“, Uber, GettTaxi».

В Gett от ответа на вопрос о сроках запуска сервиса в Перми уклонились и посоветовали следить за анонсами на официальном сайте. В середине июля сервис анонсировал запуск в Барнауле, Иваново и Калининграде. Ближайший к Перми город, где доступны автомобили Gett, — Екатеринбург.

Согласно информации справочника 2GIS, на сегодня в Перми действует 98 компаний, предлагающих услуги такси. По данным краевого министерства транспорта, в регионе выдано около 6 тыс. разрешений на оказание услуг перевозки пассажиров легковым транспортом. Впрочем, по информации участников рынка, эти данные не отражают реальной картины в регионе, так как некоторые таксисты получают разрешения в соседних регионах, где пошлина ниже.

Пермские такси по формату заказа можно разделить на несколько групп. Наиболее распространенными сегодня являются такси от агрегаторов или служб заказа. По сути, это IT-компании, разработавшие свои сервисы заказа такси через Интернет. Они заключают договоры с таксопарками либо с водителями в статусе ИП и отвечают только за функцию оформления заказа и проведения оплаты. По-прежнему высока доля компаний, предоставляющих услуги заказа такси по телефону диспетчерской службы. Хотя многие крупные компании такого формата уже обзавелись онлайн-формой заказа. «Интернетизация» сферы такси — общемировой тренд. Широко известны примеры триумфального шествия по планете сервисов заказа такси Uber и Gett, и в первую очередь это связано с распространением мобильного интернета. На слуху и протесты «классических» таксистов, в том числе и в странах Западной Европы. В России заход мировых операторов в значительной мере был подготовлен отечественными агрегаторами услуг такси — «Яндекс.Такси» и некоторых других, которые оперативно подхватили мировые тренды. Способствовали этому и законотворцы: диспетчерские услуги (прием звонков и распределение заказов между водителями) не подлежат лицензированию, в отличие от самих такси. Другое дело, что в случае, если диспетчер планирует принять на работу водителя, он должен поинтересоваться наличием лицензии.

Свою нишу занимают так называемые «районные» такси, которые перевозят пассажиров по отдаленным от центра краевой столицы микрорайонам, например Закамску и Гайве. На «домашней» территории тарифы, как правило, фиксированные, а за выезд из их пределов взимается дополнительная плата. Своей спецификой могут похвастаться такси, где водителями выступают только женщины, а также такси, где вам могут подать ретроавтомобиль. Доля таких сервисов на рынке невелика.

Серьезным фактором, оказавшим влияние на формирование сегодняшней картины рынка, стали изменения федерального законодательства, регламентировавшие правила оказания услуг такси. Основным из них стало лицензирование деятельности, а также правила оформления автомобилей. Так, если с 2011 года согласно закону о лицензировании разрешения выдавались на автомобили любого цвета, то с 2013 года авто должно быть черного или белого цвета с желтыми дверьми и «шашечками» или просто полностью желтым с «шашечками». Согласно этим же правилам, в салоне автомобиля должны быть сведения о перевозчике, условия оплаты проезда, а также телефоны контролирующих организаций. Кроме того, «легальные» водители обязаны проходить медобследование перед выходом в рейс. И сегодня в Перми эти требования преимущественно соблюдаются. По информации участников рынка, вложения потенциального таксиста в получение разрешения и оклейку автомобиля обходятся примерно в 20–30 тыс. руб. По данным краевого УГИБДД, в ходе общекраевых проверок в течение 2015–2016 годов было выявлено 45 фактов осуществления работы без госрегистрации или специального разрешения. В ведомстве отмечают снижение количества нарушений.

По мнению регионального директора «Вили» (Wheely) в Перми Константина Пьянкова, в 2015–2016 годах конкуренция на рынке и экономическая ситуация в стране стали причиной ухода с рынка многих компаний, которые владели собственным автопарком. «Эта ситуация стимулировала развитие технологий в сфере заказа такси. Основные игроки рынка внедрили и доработали свои мобильные приложения, появилась возможность оплаты по безналичному расчету. На рынке появились новые федеральные компании, и конкуренция значительно обострилась. Сейчас основные игроки на рынке конкурируют уровнем сервиса и дополнительными привилегиями для пассажиров», — считает он.

Службы заказа и агрегаторы ищут новые формы привлечения клиентов. «Клиенты „Максима“ могут вызвать автомобиль через фирменное приложение „Максим: заказ такси“ для смартфонов и планшетов на iOS, Android и Windows Phone, онлайн на сайте taximaxim.ru или по телефону, — рассказы-

с 24

Остановка в пути

Краевые власти приступили к реформе работы краевых и междугородных автобусных перевозок. Летом был принят ряд важных документов, касающихся работы пригородных перевозчиков. Ключевым моментом реформы станет конкурсный отбор на право получения свидетельств на осуществление перевозок по межмуниципальным маршрутам в Пермском крае. Однако требования к отбору вызвали резкую критику со стороны участников рынка. Предпринимателям удалось приостановить проведение конкурсных процедур с помощью антимонопольной службы.

— реформа отрасли —

Изменить систему работы пригородных автобусных перевозчиков краевые власти намеревались еще в прошлом году. Тогда было объявлено о том, что межмуниципальные и пригородные маршруты будут распределяться на конкурсной основе. Сейчас маршруты среди перевозчиков распределены по заявительному принципу: перевозчик сам выбирал себе маршрут и заключал соответствующий договор на его обслуживание. Краевые власти, вслед за городскими чиновниками, которые успешно провели конкурс годом ранее, решили разыграть на конкурсе пригородные маршруты. Но сделать это краевые чиновники не успели — летом прошлого года был принят Федеральный закон №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Этот закон меняет принцип организации транспортного обслуживания граждан. Таким образом, для проведения конкурсов необходимо было привести местные документы в соответствие федеральному закону.

Для того чтобы подготовить новые документы, прикамскому минтрансу понадобился год. В результате были внесены изменения в несколько краевых законов и принято несколько постановлений. В июле был объявлен конкурс на право получения свидетельств на осуществление перевозок по межмуниципальным маршрутам в Пермском крае. «По результатам проведения данного открытого конкурса перевозчики получат свидетельства об осуществлении перевозок и карты маршрута регулярных перевозок сроком действия на пять лет, что позволит улучшить качество предоставляемых услуг по перевозке пассажиров и багажа на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок», — озвучил цели конкурса министр транспорта Алмаз Закиев.

Согласно конкурсной документации, маршрутная сеть Пермского края из 285 маршрутов была поделена на шесть лотов. В каждом лоте оказалось от 26 до 66 маршрутов. Как поясняли чиновники, для участия в отборе предприниматели могут объединяться в товарищества. Стоит отметить, что сейчас перевозки по маршрутам осуществляют более 200 индивидуальных предпринимателей и несколько муниципальных автотранспортных предприятий. В результате конкурсного отбора победитель получает право работы на пять лет.

Участники рынка выступили с резкой критикой грядущих реформ. Предприниматель, экс-начальник комитета по транспорту города Перми Александр Боровик считает, что реформа краевых перевозок — «чистейшее нарушение закона». «Претензий к документам минтранса очень много», — отметил он. Предприниматели обратились к Уполномоченному по правам предпринимателей в Пермском крае, прокурору Пермского края и руководителю исполкома ОНФ по Пермскому краю (письмо имеется в распоряжении редакции „Ъ“). В своем письме участники рынка отмечают, что надеялись, с принятием нового федерального закона, на разрешение существующих проблем в отрасли. Однако принятые на местном уровне инициативы могут только усугубить существующие трудности. «Складывается впечатление, что новый закон становится не более чем основой для банального передела рынка пассажирских перевозок, перераспределения финансовых потоков, монополизации данного вида деятельности, фактического запрета работы малого и среднего бизнеса в данном секторе экономики, что абсолютно противоречит общегосударственной политике в целом», — говорится в тексте письма.

Краевые власти планируют реформу работы пригородных перевозок

ФОТО МАКСИМА КИМЕРЛИНГА

Предприниматели отмечают, что были внесены изменения в реестр маршрутов. «Министерством транспорта все маршруты включены «по регулируемым тарифам», что не соответствует действительности, поскольку органами государственной власти Пермского края тарифы на перевозку по межмуниципальным междугородным и пригородным маршрутам не устанавливались, заключенных государственных контрактов на перевозку по указанным маршрутам не существует и ранее не существовало, возмещение затрат на выполнение работ не выплачивалось. Таким образом, межмуниципальные маршруты пригородного и междугородного сообщения должны быть отражены в реестре как регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам», — подчеркивается в письме.

По оценке перевозчика Игоря Сасунова, если бы не было изменений в реестре маршрутов, то под требования конкурсных процедур, согласно федеральному закону, попадали бы всего 7% из существующих маршрутов. Как пояснили „Ъ“ участники рынка, эти изменения существенны для перевозки льготных категорий граждан. Субсидии на маршруты по регулируемым тарифам не предоставляются, следовательно — не предоставляются и льготы по социальным проездным документам (право на приобретение социального проездного имеют пенсионеры, ветераны и другие категории).

Впрочем, министр транспорта опроверг данное заявление. «Льгота по социальному проездному документу распространяется только на расстояние до 50 км. На маршруты длиной более 50 км — не распространяется. Поэтому на льготный проезд никак не повлияет», — отметил он.

Больше всего претензий у предпринимателей вызвал сам конкурсный отбор. В частности, незаконным предприниматели считают то, что по итогам конкурса победитель должен получить свидетельство на обслуживание маршрута и карты маршрута, а также не предусмотренный федеральным законом договор на обслуживание маршрута. Негодование перевозчиков вызвал и факт деления маршрутной сети всего на шесть лотов. «Само по себе деление всего на шесть лотов привело к тому, что лоты получились довольно большими, требующими для их обслуживания более ста единиц подвижного состава, что в свою очередь практически делает невозможным участие субъектов малого и среднего бизнеса», — говорится в обращении предпринимателей.

Предприниматели, работающие на маршрутах, посчитали объявленный конкурс незаконным и обратились в арбитражный суд и УФАС по Пермскому краю.

В УФАС по Пермскому краю сообщили, что всего в ведомство поступило девять жалоб краевых перевозчиков на действия министерства транспорта Пермского края при организации открытых конкурсов на осуществление перевозок по межмуниципальным и пригородным автобусным маршрутам. На данный момент заявителями выступают ОАО «Добрянское АТП», ООО «Компас», ОАО «Управление технологического транспорта», МУП «Куединское ПАП», ООО «Кунгурская автоколонна 1597», ООО «Междугородные автобусные перевозки», МУП «АТП №2 г. Березники» и два индивидуальных предпринимателя.

«Более шестидесяти маршрутов в одном лоте — это беспрецедентное явление», — считает и.о. заместителя руководителя Пермского УФАС России Александр Плаксин. Он отметил, что в ходе рассмотрения жалоб представители минтранса не смогли дать «внятного объяснения, на чем основан принцип формирования лотов». Антимонопольная служба также поддерживает довод перевозчиков о том, что такое лотирование маршрутов вытеснит мелких предпринимателей с рынка. «Есть опасения, что действия минтранса могут привести к монополизации краевого рынка междугородных пассажирских перевозок, что неизбежно повлияет на рост стоимости билетов», — отметил Александр Плаксин. На основании уведомления УФАС минтрансу пришлось приостановить конкурсный отбор до окончания разбирательств. Рассмотрение жалоб назначено на 2 августа.

Ирина Пелявина

транспорт

Онлайн-счетчик

с 23

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 делают 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 „Максим“ 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».

СТОИМОСТЬ УСЛУГ ТАКСИ В ПЕРМИ

	«ЭКОНОМ»*		«КОМФОРТ»*	
ТАКСИ	ПОСАДКА**	КМ/МИН***	ПОСАДКА**	КМ/МИН***
«ВИЛИ» (WHEELY)	-	-	50	11 РУБ./4 РУБ.
«ПЕРЕМЕН»	45	14 РУБ./КМ	45	15 РУБ./КМ
«ЯНДЕКС.ТАКСИ»	39	11 РУБ./1 РУБ.	99	15 РУБ./1 РУБ.
MAXIM	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, УКАЗАННЫЕ ЦЕНЫ АКТУАЛЬНЫ ДЛЯ ЕКАТЕРИНБУРГА

Клиентов компании стимулируют различными бонусными программами. Например, в «Пермском Извозчике» предоставляется 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 одинакова, 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 „комфорте“ 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 закреплен статус служб заказа как поставщиков информационных услуг для перевозчиков. Штрафы для легальных таксистов 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 дороже 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

Посадка на полис

Старый терминал международного аэропорта Пермь станет центром зоны деловой активности «Аэротрополис», решил новый владелец пермского хаба «Новапорт». 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, предостерегают эксперты. Развитие деловой зоны вблизи режимного объекта несет риски несогласования, а все земельные участки вокруг старого аэропорта давно находятся в частных руках, предупреждают они.

«Новапорт» хочет создать вокруг Большого Савино зону деловой активности
ФОТО ВИТАЛИЯ КОКШАРОВА

— проект —

Холдинг «Новапорт» 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 — «Аэротрополис».

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

Собеседник в пермском аэропорту рассказал „Ъ“, что центром «Аэротрополиса» 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 аэротрополиса пока неизвестна.

Напомним, в начале 2015 года краевые власти определили инвестора для строительства нового аэровокзала в Большом Савино. Им стало ООО «Новая Колхида» (входит в группу «Новапорт» 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 «Аэротрополиса», то господин Троценко уточнил, что «Новапорт» 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 — земельная. «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 сельхозназначения могут подойти под что-то другое, нежели под выращивание агропродукции. «Если меня попросят от них отказаться, я откажусь, если мне предложат лучшие наделы», — отметил предприниматель. Он также заметил, что развитие аэропорта — вопрос государственной важности и власть в любом случае решит его.

Вторая проблема развития аэротрополиса, 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 аэропортовой 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 та 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 «Аэротрополиса». Различие в понимании заключается в масштабах проекта, полагает эксперт: «Термин „аэротрополис“ 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 растения, которые дополняют друг друга, а есть те, которые подавляют. Таким образом, аэротрополис — это попытка посадить такие объекты, которые бы способствовали развитию аэропорта. Но аэротрополис может быть тогда, когда пассажиропоток аэропорта составляет 20–30 млн человек в год, а площадь прилегающей территории занимает сотни гектаров. Когда же речь идет о строительстве поблизости от аэропорта выставочного центра, называть это аэротрополисом 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

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

ИСТОРИЯ ВОПРОСА

Аэротрополисы — территории, на которых работают промышленные, логистические, технологические и другие предприятия, — развиваются вокруг авиационных хабов по всему миру. У многих мировых хабов аэротрополис — это главный международный бизнес-район (кластер) региона, куда прилетают 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 аэротрополисов пока практически нет: подобные планы существовали у руководства столичного «Домодедово», но активное строительство так и не началось. Много анонсированных бизнес-проектов, не нашедших воплощения. Например, в Ульяновской области планируют освоить территории рядом с портовой особой экономической зоной. Территория «Аэротрополиса» будет разделена на отдельные зоны по функциональному назначению: деловая, промышленная, жилая и социальная. Заявлен проект в челябинском аэропорту. В 2015 году «дочка» Сбербанка — консалтинговая компания Strategy Partners Group — разработала концепцию центра международной торговли на месте закрытого в марте 2014 года Пулково-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 аэротрополисы возникли не в рамках бизнес-плана, а естественным путем. Например, зона вокруг Кольцово (Екатеринбург), где был построен международный экспоцентр, самостоятельно возводятся гостиницы, рестораны, магазины. Такое расположение объектов дает возможность деловым людям, приезжающим в город из других регионов, посещать мероприятия, не заезжая в центр Екатеринбурга.