



# 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 заявленной 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 поделит регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом на межмуниципальных маршрутах на два вида: регулярные перевозки по регулируемым тарифам и регулярные перевозки по нерегулируемому тарифу. 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 нерегулируемому тарифу, 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 закона 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 получают 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 ре-

гиональных 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, авиaperевозки 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 че-

рез 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.



# 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 юристами — 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 составляют: 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 офици-

альным 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 временная: «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 высокая 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 отечественны-

ми агрегаторами услуг такси — «Яндекс.Такси» и некоторых других, которые оперативно подхватили мировые тренды. Способствовали этому и законодотворцы: 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 деятель-

ности, 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 дверями 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 наклейку автомобиля обходятся примерно в 20–30 тыс. руб. По данным краевого УТИБДД, 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 Константин Пьянкова, в 2015–2016 годах конкуренция на рынке и экономическая ситуация в стране стали причиной ухода с рынка многих компаний, которые владели собственными автопарком. «Эта ситуация стимулировала развитие технологий в сфере заказа такси. Основные игроки рынка внедрились 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-

## Остановка в пути

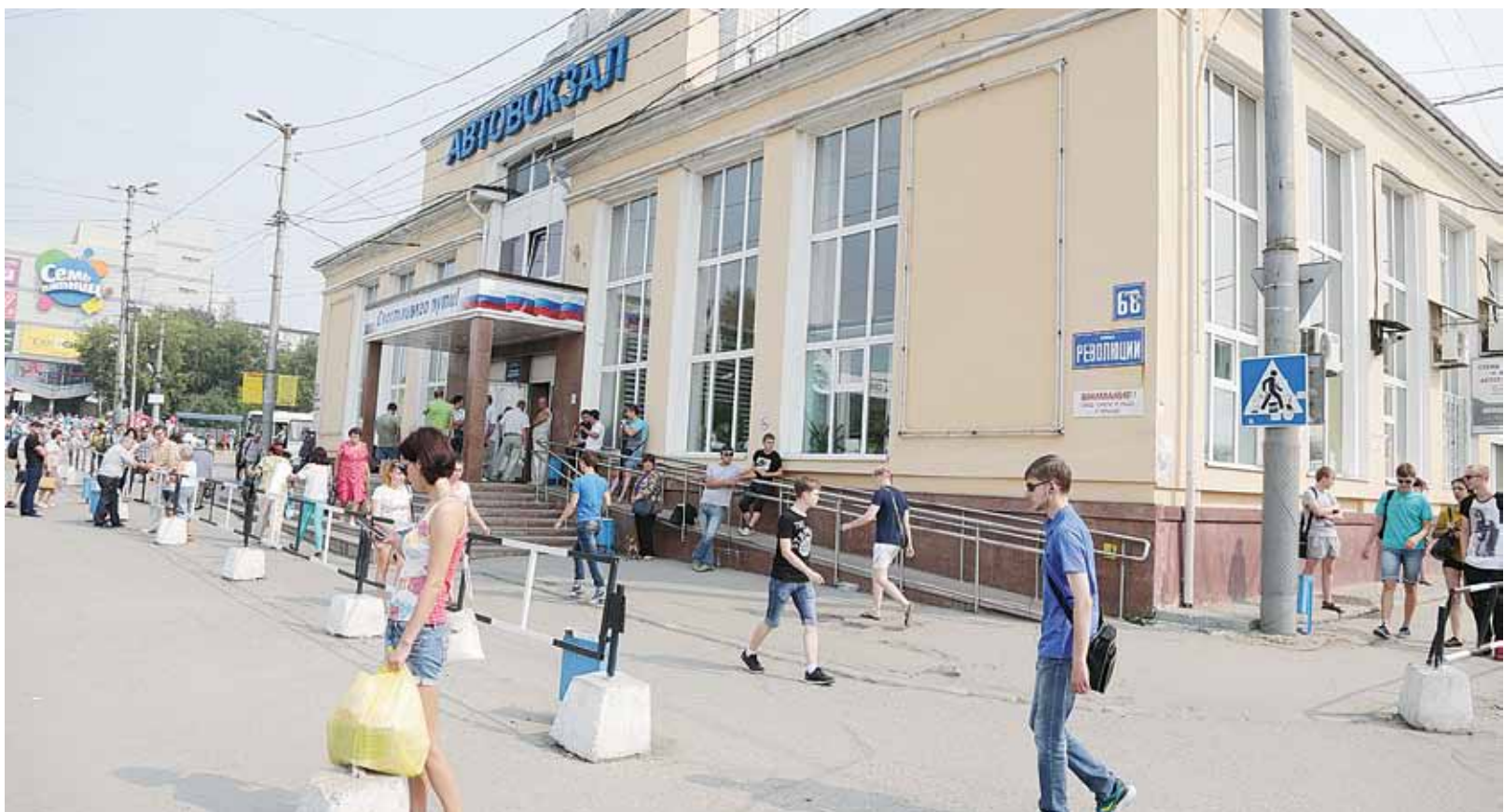
Краевые власти приступили к реформе работы краевых и межгородных автобусных перевозок. Летом был принят ряд важных документов, касающихся работы пригородных перевозчиков. Ключевым моментом реформы станет конкурсный отбор на право получения свидетельств на осуществление перевозок по межмуниципальным маршрутам 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 министру 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 получают 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 пояснили 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 ма-



Краевые власти планируют реформу работы пригородных перевозок  
ФОТО МАКСИМА КИМЕРЛИНГА

лого и среднего бизнеса в данном секторе экономики, что абсолютно противоречит общегосударственной политике в целом», — говорится в тексте письма. 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 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 межгородного сообщения должны быть отражены в реестре как регулярные перевозки по нерегулируемым тари-

фам», — 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 «Управле-

ние технологического транспорта», МУП «Куединское ПАП», ООО «Кунгурская автоколонна 1597», ООО «Междугородные автобусные перевозки», МУП «АТП №2 г. Березники» и два индивидуальных предпринимателя. «Боле 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 разбирательства. Рассмотрение жалоб назначено на 2 августа.

Ирина Пелявина

# 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 переплатить 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 закреплен 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 НЕКОТОРЫЕ КИЛОМЕТРЫ 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, 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.

### — 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 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 «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 пассажиры-

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 оставаться 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.

