

«НАША ЗАДАЧА НЕ ПОЛУЧЕНИЕ ДОХОДА, А РАЗГРУЗКА УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ»

25 ДЕКАБРЯ ЗОНА ПЛАТНОЙ ПАРКОВКИ В МОСКВЕ РАСШИРЯЕТСЯ ДО ГРАНИЦ ТТК. КАК РАССЧИТЫВАЕТСЯ ЦЕНА НА ХРАНЕНИЕ МАШИН, КАК МЭРИЯ ТРАТИТ СОБРАННЫЕ ДЕНЬГИ, ЧТО БУДЕТ С ПЛОСКОСТНЫМИ СТОЯНКАМИ И В КАКИЕ РАЙОНЫ СКОРО ПРИДЕТ ПЛАТНАЯ ПАРКОВКА, РАССКАЗАЛ ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ ДЕПАРТАМЕНТА ТРАНСПОРТА И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕРГЕЙ АНДРЕЙКИН.

BUSINESS GUIDE: В первое время, когда проект платной парковки только начинался, жители выражали недовольство. Как вы считаете, с тех пор восприятие изменилось?
СЕРГЕЙ АНДРЕЙКИН: Безусловно, изменилось. Больше стало позитивных и положительных отзывов. Первоначальные негативные эмоциональные высказывания возникали, потому что не было эффекта, который можно было бы наблюдать, проезжая по улицам. Сейчас он виден: многие улицы разгрузились. Горожане сами это видят и не только спокойно воспринимают ввод новых зон, а даже больше — сами просят нас об этом. В ходе последнего расширения местные жители просили сделать платную парковку ближе к домам, чтобы офисные работники не занимали места, предназначенные для хранения машин резидентов.

BG: Как определялась стоимость парковки в Москве?

С. А.: Мы много советовались со специалистами, причем как с отечественными, например из Высшей школы экономики, так и зарубежными. Основными факторами были объективные показатели: количество парковочных мест на улицах, данные по трафику в разные дни, праздники, рабочие, в летний и зимний период, а также особенности работы городского транспорта в разных районах. Но больше всего мы ориентируемся именно на уровень загруженности парковочных мест. 65% — тот средний уровень, который нужен для того, чтобы парковочные места можно было найти в любое время дня. В итоге были определены тарифы, которые позволяют регулировать трафик в центральной части города. При этом они абсолютно доступны для населения, в особенности если мы говорим о стоимости резидентного разрешения: 3 тыс. руб. в год, или порядка 8 руб. в день.

BG: Какие экономические методы использовались для расчета конечной цены — 40, 60, 80 руб.

С. А.: Расчеты, которые мы применяли, описаны в книге известного исследователя по парковочному пространству Дональда Шоупа «Установление правильных цен: оценка стоимости парковки в зависимости от спроса». Там приводится формула эластичности спроса по цене — довольно известная вещь в экономической теории. Проще говоря, расчеты позволили нам подставить в эту формулу желаемый уровень загрузки улично-дорожной сети и другие данные, чтобы получить на выходе цену за парковку. В центре Москвы спрос гораздо менее эластичен: если человек целенаправленно едет туда по какому-то делу, то низкая цена на его решение совершить поездку на автомобиле не повлияет. Поэтому здесь и тарифы выше. Отдаляясь от центра, мы видим обратную картину.

BG: Предусмотрен ли механизм индексации цены в зависимости от инфляции?

С. А.: Такого механизма не предусмотрено. Все зависит от трафика: если будет увеличиваться уровень загрузки улиц в связи с привыканием, повышением благосостояния граждан, ростом числа автомобилей, то это может привести к пересмотру тарифов.

BG: Планы по изменению цены будут обсуждаться в ближайшей перспективе?

С. А.: Мы сейчас анализируем уровень загрузки сети. К концу декабря мы сможем озвучить позицию, стоит ли, по нашему мнению, изменять тарифы или нет.

BG: По последним данным департамента, скорость движения машин в центре из-за введения платной парковки выросла. Означает ли это, что тариф, скорее всего, пересмотрен не будет?

С. А.: Да, с одной стороны, скорость увеличивается, но с другой, мы смотрим еще и на уровень загрузки парковочных



СЕРГЕЙ АНДРЕЙКИН УТВЕРЖДАЕТ, ЧТО РЕАЛЬНЫЕ ПРЕФЕРЕНЦИИ ПОЛУЧАЮТ МОСКОВСКИЕ СТАРОЖИЛЫ И ИХ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

мест. Сейчас мы анализируем данные, в течение одного-полтора месяцев завершим эту работу и сообщим итоги.

BG: Как собираются деньги за парковку, куда они идут и на что в итоге расходуются?

С. А.: Деньги от парковок поступают напрямую в бюджет города. Это всегда неизменное правило, и никаких исключений быть не может. Все суммы, которые автомобилисты платят на парковках, идут в казну. Налажен строгий учет этих денег, поэтому у нас есть возможность направлять их в те же управы, где были собраны деньги за парковку.

BG: А объем средств, возвращаемый в управу, пропорционален собранной плате с парковок в этом районе?

С. А.: Да, ровно то же количество средств и возвращается. Порядка 1,9 млрд руб. было собрано во всех зонах с конца 2012 года. Эти деньги тратятся на благоустройство районов. В 2013 году большая часть собранных средств была потрачена на дворовые территории, аналогично происходит и в этом году. В последнее время префектуры информируют жителей с помощью информационных табличек: та или иная детская площадка появилась именно благодаря средствам, собранным на парковках.

BG: Какая зона приносит больше денег бюджету?

С. А.: Это определяется простой математикой. Даже с учетом нового расширения до ТТК зона внутри Садового кольца будет обеспечивать наибольший объем поступлений, поскольку там и количество мест больше, и тарифы выше.

BG: Не так давно в блогах поднялась шумиха о том, что часть собранных за парковку денег через SMS на короткий номер якобы уходит в кипрский офшор. Откуда появилась такая информация?

С. А.: Легенда эта появилась исключительно по той причине, что простому человеку довольно сложно понять нюансы взаимодействия сотовых операторов со своими агентами. Ни для кого не секрет, что, когда вы платите через короткий номер за парковку, взимается еще и комиссия, которую забирает себе оператор на свои внутренние нужды для оплаты служб коммерции, банков, которые об-

служивают платеж. В свое время номер 7757 обслуживалась компанией, один из собственников которой был зарегистрирован на Кипре. Но платеж за парковку всегда идет напрямую в городской бюджет, никаких платежей через номер 7757 в офшоры не уходило! Сейчас, для того чтобы прекратить все эти инсинуации, номер переименован на ГКУ АМПП, он находится у ГКУ в собственности.

BG: Почему установлены столь жесткие требования при получении резидентных разрешений? В частности, получить его может только человек с пропиской.

С. А.: Раньше у нас действовали довольно вольные правила получения разрешений, и весной 2014 года мы столкнулись с пиком злоупотреблений. Появились бизнес-структуры, которые переоформляли резидентные разрешения на тех, кто не имел права их получать. В итоге это негативно сказывалось на реальных резидентах, имеющих квартиры в собственности и давно живущих на территории района. Возникли ситуации, когда некие приезжие оформляли на себя разрешения, занимая место, которое на самом деле предназначается резиденту. Поэтому мы ввели дополнительные ограничения: машина и квартира должны быть в собственности, либо человек должен быть прописан. Благодаря этому все эти сомнительные бизнес-схемы пропали.

BG: Но многие граждане живут годами в центре, являясь резидентом по сути, но будучи зарегистрированным в другом районе. Это, можно сказать, жизненные реалии.

С. А.: Если в район приходит платная парковка, то в первую очередь преференции и льготы получают люди, которые там живут и зарегистрированы. Это позволяет адресно предоставить им льготу. Таково было решение мэра и правительства Москвы. Если граждане проживают временно, у друзей, берут квартиру в аренду, то это немного другая ситуация. Защищая их, мы не можем ущемлять в правах добросовестных жителей, которые зарегистрированы по месту жительства. Ведь для них появление платной парковки — это гораздо большее потрясение, чем для тех, кто приезжает время от времени либо имеет другую квартиру за Садовым кольцом или ТТК.

BG: Несколько раз за время развития проекта условия выдачи разрешений менялись. Какие-то нововведения в этой области планируются?

С. А.: Пока изменения не ожидаются, действующая схема достаточно эффективна. Резиденты новой зоны, вводимой с 25 декабря, впервые могут получить разрешения заранее, придя в МФЦ. Гораздо удобнее сделать все без ажиотажа и очередей.

BG: Поступают ли к вам предложения от жителей и муниципальных депутатов о дальнейшем расширении платной зоны уже между ТТК и МКАД?

С. А.: С 25 декабря зона парковки уже выходит за пределы ТТК, в частности в районе железнодорожных вокзалов и Ленинского проспекта. Это было сделано как раз по просьбе депутатов. Касаемо дальнейшего развития проекта мы в ближайшие две недели планируем провести заседание рабочей группы по парковкам. Там и будем обсуждать новые предложения.

BG: Они уже собираются?

С. А.: Часть из них уже поступило от жителей районов, расположенных вблизи станций метрополитена, где наблюдается высокая загруженность в утренние часы. Пока не буду говорить, что это за районы, чтобы избежать спекуляций и кривотолков. Принцип такой: граждане, которые оставляют машины около станций метро в спальных районах, доставляют неудобство коренным местным жителям, которые в результате не могут припарковать машину.

BG: Какова судьба московских плоскостных парковок?

С. А.: Здесь общий принцип такой: сделать максимальное количество парковочных мест в тех местах, где это возможно, без вреда для движения. Думаю, к концу этого года порядка 60 новых парковок будут введены в эксплуатацию. До сих пор многие участки были заняты стоянками с нарушением правил, некоторые из них были частными, их мы убираем. Но некоторые, существуя, скажем так, на полулегальной основе, с точки зрения организации движения были нужны. В этом случае мы их делаем городской собственностью, а собранные средства направляем в бюджет. Все плоскостные парковки будут администрироваться АМПП.

BG: Если посмотреть действующие цены на плоскостных парковках, то они выше, чем на приуличных (на Новом Арбате 100 руб. в час). Какое здесь применяется ценообразование?

С. А.: Есть методика расчета тарифа, довольно детально проработанная департаментом экономической политики Москвы. На ее основании тарифы впоследствии и будут утверждены. Но сейчас пока многие парковки работают бесплатно, потому что они официально в строй не введены. Когда будут завершены все договорные отношения, парковки будут запущены, выйдет приказ и можно будет рассчитать цену.

BG: Цены сильно изменятся?

С. А.: Пока уровень цен остается таким же, как и сейчас.

BG: Во сколько обходится содержание парковок городу, включая контроль со стороны ЦОДД с помощью машин-парконов?

С. А.: Вложения, которые мы делали в материально-техническую базу — покупку эвакуаторов, паркоматы, были значительные. И если посмотреть баланс расходов и доходов, то расходы были гораздо выше. Но стояла задача не получить доход, а получить качественный продукт в виде разгрузки улично-дорожной сети и формирования удобных способов оплаты парковки, удобной навигации при поиске свободного места. Этот проект мы не рассматриваем как коммерческий. Сейчас он в целом безубыточен, но вложения еще не окупились, по мере развития плоскостных стоянок понадобятся и дополнительные инвестиции.

Беседавал ИВАН БУРАНОВ