ПАРТНЕР ВЫПУСКА ПАО «БАНК «САНКТ-ПЕТЕРБУРГ»
БАНК САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
РЕКЛАМА

ЦЕНТР ВЪЕХАЛ В ПЛАТНУЮ ЗОНУ

В 2015 ГОДУ В ПЕТЕРБУРГЕ НАЧАЛО РАБОТАТЬ ПЛАТНОЕ ПАРКОВОЧНОЕ ПРОСТРАНСТВО — ЭТО ОКОЛО 2,9 ТЫС. МЕСТ НА 27 УЛИЦАХ, ОГРАНИЧЕННЫХ НЕВСКИМ, ЛИГОВСКИМ, КИРОЧНОЙ И ФОНТАНКОЙ. ЗАПУСК ПИЛОТНОЙ ЗОНЫ ОТКЛАДЫВАЛИ ЧЕТЫРЕ РАЗА, И ОТКРЫТЬ ЕЕ СМОГЛИ ЛИШЬ 3 СЕНТЯБРЯ. ПРИ ЭТОМ ОШИБОК ВЛАСТЯМ ИЗБЕЖАТЬ ТАК И НЕ УДАЛОСЬ: ДО СИХ ПОР НЕ ПОДПИСАНО СОГЛАШЕНИЕ С МВД О ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ЛИЧНЫХ ДАННЫХ ВЛАДЕЛЬЦЕВ МАШИН, БЕЗ ЧЕГО У ГОРОДА НЕТ ВОЗМОЖНОСТИ ШТРАФОВАТЬ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ, А ЗАГРУЖЕННОСТЬ ЗОНЫ СОСТАВЛЯЕТ ЛИШЬ 40%. ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ

Затраты на запуск пилотной зоны платных парковок составили около 300 млн рублей. Запуск пилотной зоны велся на средства бюджета, и для дальнейшего развития городу потребовались бы еще большие суммы. Так, в 2016 году планируется разработать проект организации дорожного движения и схемы расстановки парковочного оборудования в границах зоны платной парковки, рассчитанной на 46 тыс. машино-мест в Центральном, Адмиралтейском и Петроградском районах (за исключением Крестовского острова). Кроме того, в 2016 году планируется провести работы по организации платной парковки на 9 тыс. парковочных мест в Центральном районе в границах между Садовой улицей, Невским проспектом и набережными Невы с вводом их в эксплуатацию в 2017 году. Еще 37 тыс. машино-мест будут введены в эксплуатацию в 2018 году. А в 2019 году, после проведения чемпионата мира по футболу, будет введена платная парковка на Васильевском острове почти на 15 тыс. мест.

У Смольного были планы по подключению к проекту Всемирного банка, но в условиях взаимных санкций международная кредитная организация отказалась от участия в проекте. Неожиданная помощь пришла от инвесторов. Группа ЛСР совместно с УК «Лидер» предложила взять на себя право развития и эксплуатации платных парковок на 25 лет, взамен инвесторы готовы построить для города пять тоннелей и несколько развязок на Обводном канале стоимостью 37 млрд рублей. Позже с аналогичной инициативой выступил банк ВТБ, предложивший до 2025 года построить за 12,5 млрд рублей около 70 тыс. платных плоскостных парковочных мест в Центральном, Адмиралтейском, Василеостровском и Петроградском районах города.

Стоимость одного часа парковки составила 60 рублей, жителей зоны могли приобрести специальный абонемент стоимостью 1,8 тыс. рублей в год, для остальных он стоит 108 тыс. рублей.

АЛЕКСАНДР КОРЯКОВ

У СМОЛЬНОГО БЫЛИ ПЛАНЫ ПО ПОДКЛЮЧЕНИЮ К ПРОЕКТУ СОЗДАНИЯ ПЛАТНЫХ ПАРКОВОК ВСЕМИРНОГО БАНКА, НО В УСЛОВИЯХ ВЗАИМНЫХ САНКЦИЙ МЕЖДУНАРОДНАЯ КРЕДИТНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ОТКАЗАЛАСЬ ОТ УЧАСТИЯ В ПРОЕКТЕ

НЕДОПОЛУЧЕННЫЙ ДОХОД Пока что парковки не приносят существенной прибыли. По расчетам вице-губернатора Игоря Албина, за последний квартал 2015 года город должен заработать на платных парковках 145 млн рублей, а в 2016 году — уже 450 млн рублей. Однако эти прогнозы не сбылись, за четыре месяца работы платной зоны в бюджет поступило лишь 47,3 млн рублей. Из них 39 млн рублей — доход от почасовой оплаты парковки, 8,3 млн рублей — от оформления парковочных разрешений. Для сравнения: в Москве платная зона парковок расширяется уже три года, в бюджет города было собрано более 3 млрд рублей.

Статистику Смольного по получению прибыли подкосила невозможность получать штрафы с водителей (сейчас это 3 тыс. рублей). Как выяснилось уже после запуска проекта, у правительства Петербурга отсутствует соглашение с МВД об обмене персональными данными, согласно которому комитет по развитию транспортной инфраструктуры может запрашивать у полиции данные водителей, которые не платят за платную парковку, и штрафовать их.

Чиновники КРТИ заявляют, что все нарушения правил парковки зафиксированы и комитет ждет только, когда сможет получать в ГИБДД данные неплательщиков. Стоит отметить, что срок давности нарушения правил парковки составляет два месяца, а соответствующее соглашение между органами власти еще не подписано.

Востребованность платных парковок пока тоже находится под вопросом. Средняя степень занятости парковочных мест в Петербурге в платное время (с 8:00 до 20:00) все четыре месяца работы не превышала 40%. Это на 20% меньше прогнозируемых Смольным показателей загруженности, которые были заложены в основу расчетов по получению прибыли от использования парковок.

Из этих 40% половина операций приходится на жителей центра и на льготные категории граждан, 15,6% — на парковочные сессии с почасовой оплатной, 4,4% на краткосрочные стоянки продолжительностью до 15 минут. В сумме в период с 3 сентября 2015 года по 3 января 2016 года зафиксировано 1,9 млн парковочных сессий в платное время и 1,3 млн парковочных сессий — в бесплатное, сообщили BG в Городском центре управления парковками. Чаще всего (34%) водители оставляют свои транспортные средства на полчаса или час. Еще 30% водителей паркуют свои автомобили на один-три часа, 24% — на 15–30 минут, 13% — более чем на три часа.

Наиболее популярными для парковки машин улицами стали Литейный проспект (323,3 тыс. парковочных сессий за четыре месяца), улицы Маяковского (311,4 тыс.) и Восстания (250,4 тыс.), а наименее популярен Солдатский переулок (5,3 тыс.).

ИСКЛЮЧЕНИЕ ИЗ ПЛАТЫ Наиболее популярным способом оплаты парковки в Петербурге стал паркомат: по итогам четырех месяцев через него проходит 46,2% всех транзакций. Продолжает расти спрос на сервис SMS-оплаты парковки — 40,2% (+2,5% за декабрь), уменьшился спрос на мобильное приложение (–3%).

Согласно исследованию ВТБ24, являющегося основным банком-эквайером системы платных парковок в Петербурге, за четыре месяца парковка была оплачена банковскими картами более 168 тыс. раз. Общая сумма платежей составила 16,2 млн рублей, а средний размер платежа — 96 рублей. С октября банк еженедельно обрабатывает около 10 тыс. платежей за парковку совокупным объемом около 1 млн рублей.

«В нынешнем году мы рассчитываем принять самое активное участие в дальнейшем развитии системы платной парковки в центре Санкт-Петербурга, в результате которого общее число терминалов должно увеличиться в три раза — до уровня примерно в 300 паркоматов», — рассказал BG старший вице-президент, управляющий филиалом ВТБ24 в Санкт-Петербурге Михаил Иоффе.

Как оказалось, не все категории граждан должны оплачивать платную парковку. От этой обязанности освободили сотрудников правоохранительных органов, федеральные органы государственной власти, органы власти Петербурга, суды, органы прокуратуры, международные организации, дипломатические и консульские учреждения. В частности, из перечня адресов, входящих в пилотную зону, исключили Шпалерную улицу, улицу Смольного, Очаковскую улицу, площадь Растрелли, частично — Суворовский проспект (от Кирочной до Пролетарской Диктатуры), Кавалергардскую улицу (от Шпалерной до Таврического переулка) и Литейный проспект (между Чайковского и набережной Невы).

Пример введения зоны платной парковки в Москве (функционирует с 2012 года) показывает, что проект будет приживаться среди населения постепенно и потребует длительной технической обкатки. Хотя в той же Москве расширение зоны в жилые районы встречает массовые протесты горожан. Только в прошлом году в город прошло несколько крупных митингов, но столичную мэрию это не останавливает: на 2016 год уже анонсировано следующее расширение платной зоны. Главный довод властей — парковки разгружают улицы, а средства, собранные с пользователей, идут на благоустройство города. ■