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.