

ПЕРЕМЕНЫ

Михаил Блинкин: Это не очень сладкое лекарство, зато примешь — и вылечишься

Идеолог московского парковочного пространства рассказал о ситуации с платной парковкой в Перми и других мегаполисах мира

ДАМИР НУРМУХАМЕТОВ

— Михаил Яковлевич, как, на ваш взгляд, должны приниматься решения о величине тарифа на платную парковку и регулироваться зона его действия?

— Властиам Перми для начала нужно понять, для чего они вводят платную парковку. Если для фискальных нужд, чтобы пополнить городской бюджет, то чего мудрить? Чем больше регламентированное парковочное пространство в городе и чем выше тариф, тем лучше. Но к этому так обычно не подходят. В подавляющем большинстве случаев плата за парковку — это вопрос регуляторный, а не фискальный. Основной вопрос: какой транспортной ситуации мы хотим добиться? Поэтому для начала надо обобщить опыт применения платной парковки там, где она уже есть. Попросту говоря, какова занятость парковочных лотов? Какое влияние на трафик в городе оказывает зона платной парковки? Дальше нужен нормальный проект, дорожная карта, чтобы понимать, как поднимать тарифы. Тарифы поднимаются следующим образом: организация, занимающаяся обслуживанием парковочного пространства, внимательно мониторит занятость парковочных лотов. Если они стоят полдня свободными, тариф снижается. Если занятость парковочных лотов зашкаливает, скажем, 80% и больше, значит, надо повышать. Потому что идея платной парковки в центральной части города заключается в том, что, если горожанин приехал туда припарковаться для деловой встречи на час-два, ему должно найтись место. А если он хочет там машину на весь день оставить, то бога ради, но платить придётся больше.

— По данным мэрии Перми, пиковая загруженность парковочных мест в городе в первом квартале этого года составила 92%

— Если пиковая загрузка составляет 92%, то здесь вообще рассуждать не о



Михаил Блинкин — директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ, профессор, член Градостроительного совета фонда «Сколково», эксперт в области транспорта и дорожного хозяйства. Много лет анализирует опыт работы платных парковок в мировых мегаполисах

чем, надо повышать немедленно. При пиковой загрузке 92% платная парковка свою регуляторную роль просто теряет. А какой у вас тариф?

— Час платной парковки в Перми стоит 15 руб. Москвичам эта сумма, вероятно, может показаться совсем скромной.

— Тут вопрос даже не в абсолютной величине тарифа — 15 или 150 руб. Приведённые вами данные говорят,

что платная парковка в Перми никакой регуляторной роли не играет. Если занятость парковочных мест превышает 90%, то влияния на трафик в городе платная парковка вообще не оказывает, её можно просто отменять.

— 92% — это пиковая загрузка, средняя составляет 76%.

— Пиковая загрузка и есть ключевой показатель. А если средняя загрузка 76%, то это тоже подтверждает, что механизм платной парковки у вас не работает. Если хотите, это мое экспертное заключение. Потому что если платная парковка работает, на неё эластично реагирует спрос. А пиковая загрузка выше 90% говорит о том, что ваша платная парковка вообще никого не волнует. Больше того, при тарифе в 15 руб. я думаю, что даже система сбора средств не окупается. Вся система с паркоматами, мобильными приложениями, SMS и т. д.

Кроме повышения тарифа существует такая вещь, как прогрессия тарифа. За первый час платим, скажем, рубль, а за второй — полтора. Тем самым мы подсказываем горожанину, что если тебе ненадолго, то это ерунда, недорого. А вот если надолго, то тебе это доро-

го обойдётся, лучше подумай, нужно ли занимать место в центре города на целый день. Существует понятие тарифной сетки — как устроена прогрессия или регрессия. Скажем, на подземных паркингах сплошь и рядом устанавливают регрессию, то есть, допустим, час стоит рубль, а восемь часов — пять рублей. Ставь свою машину под землёй, ты никому там не мешаешь. А если на улице, то наоборот: первый час рубль, а второй — два.

Зону действия платной парковки нельзя определить в разговоре одного учёного и одного журналиста. Это проект, который нужно аккуратным образом считать, моделировать, прогнозировать трафик, выяснить эластичность спроса в зависимости от тарифа, это предмет аккуратного проектного счёта. При разработке проекта нужно исходить из целей: мы хотим того-то и того-то, а добиваемся желаемого вот такими последовательными действиями. Без такого серьёзного проекта, акцептованного местной властью, что-то делать бессмысленно. Дальше эта схема должна пройти публичное обсуждение в городской думе, если есть в этом компетенции края, должны подключиться краевые специалисты.

— Повысить цену администрация Перми может своим внутренним распоряжением, для этого даже не нужно решение городской думы. Но есть социальные риски. Поэтому, по нашим данным, на краевом уровне городским властям советуют не проводить одновременно повышение тарифа и расширение зоны платной парковки.

— На самом деле, это очень острый вопрос. Вот вам пример: мой знакомый Кен Ливингстон (мэр Лондона от Лейбористской партии с 2000 по 2008 год — *ред.*) ввёл платный въезд в Лондон. Тогда, в 2008 году, на выборах кандидат от консерваторов Борис Джонсон обещал избирателям, что эту «антинародную» меру он немедленно отменит, как только станет мэром британской столицы. Когда Джонсон стал мэром, он расширил платную зону в Лондоне раза в три, а тариф поднял с 5 фунтов до 8. Так что это острый политический вопрос в любом городе, и здесь совет московского или любого другого эксперта мало что даст. Нужен мандат общественного мнения, нужна очень серьёзная пропаганда того, что власти это делают не для того, чтобы с граждан деньги собрать, а для того, чтобы какой-то цивилизованный порядок на улицах навести. Это вопрос не счётный, проектный, а вопрос нормального цивилизованного диалога.

СПРАВКА

Власти Перми планируют расширить зону платной парковки, в настоящее время ограниченную улицами Пушкина, Попова, Окулова, Монастырской, Советской и Николая Островского. Также предлагается повысить с 1 июня 2018 года плату за парковку в центре города с 15 до 20 руб. Это решение власти объясняют высокой загрузкой парковочных мест.

«В Перми регулярно проводится мониторинг заполняемости платных парковок. В случае если во время пиковой загрузки занято от 80 до 90% парковочных мест, это означает, что парковка используется эффективно. При этом, если загруженность превышает 90%, стоимость парковки повышается на фиксированный шаг в 5 руб. В связи с этим сейчас внесён на экспертизу проект, согласно которому в Перми произойдёт повышение оплаты парковки на 5 руб., то есть до 20 руб. за час», — отметил начальник МКУ «Пермская дирекция дорожного движения» Максим Кис.