

ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО

ТЕКУЩИЙ МОМЕНТ

«Бытует мнение, что в Перми с парковками всё плохо, но если быть реалистом, то это миф»

Руководитель департамента дорог и транспорта администрации Перми Денис Гвоздев рассказал о предполагаемой организации парковочных мест в Перми. По словам чиновника, сами по себе парковки не являются самоцелью, это лишь звено транспортной системы.

**Денис Гвоздев, руководитель департамента дорог и транспорта администрации Перми:**

— Мы говорим, что глобальная задача — эффективность транспортной системы, которую мы можем замерить через время. Нужно, чтобы затраты были минимальны. Мы доросли до того, что можем заняться парковочной политикой. Первое, что необходимо сделать, — создать публичный документ на перспективу, на основе которого будут создаваться другие документы.

По словам Гвоздева, ежедневно около 53% всех поездок в городе осуществляется на личном автомобиле, 5% автомобилистов совершают в день несколько поездок, среднее расстояние — 8,5 км. В Перми зарегистрировано 290 тыс. автомобилей, из которых более 210 тыс. перемещаются ежедневно, к ним добавляются автомобили из других регионов.

**Денис Гвоздев:**

— Бытует мнение, что в Перми с парковками всё плохо, но если быть реалистом, то это миф. В Перми более чем достаточно парковочных мест. Да, территория Перми имеет разные зоны активности, поэтому в центре в отдельные отрезки времени их не хватает. Также есть мнение, что муниципалитет обязан обеспечить каждому автомобилю парковочное место. Мы предлагаем от этого уйти. Ведь если автомобилист в день совершает несколько поездок, мы должны предоставить ему несколько парковочных мест. Таким образом, на каждый автомобиль мы должны закладывать слишком большую площадь. Кроме того, есть проблема в том, что каждый стремится оставить автомобиль как можно ближе к месту своего спроса. Люди также игнорируют требования дорожных знаков, создавая проблемы и себе, и другим. Есть базовый документ — это нормативы градостроительного проектирования, где установлено расстояние в 100-150 м от парковки до места назначения.

Согласно предлагаемой департаментом политике, город предполагается разделить на 10 функциональных зон с точки зрения наличия мест притяжения, это деление коррелируется с мастер-планом и генпланом Перми. Кроме того, сами парковки будут поделены на два типа: расположенные в улично-дорожной сети и за её пределами (автостоянки, дворы, стоянки у бизнес-центров) отдельно выделяются перехватывающие парковки, на которых можно разместить 200 автомобилей (в отдельных случаях — 400 машин, но для этого необходимо проведение детального исследования влияния на улично-дорожную сеть). Всего планируется выделить 10 площадок под такой тип парковок.

«Это должно быть реализовано на условиях муниципально-частного партнёрства — концессионное соглашение или доверительное управление», — отметил Гвоздев.

**Денис Гвоздев:**

— Мы предлагаем не сократить, а упорядочить парковки, применяя различные подходы с точки зрения района. В пределах улично-дорожной сети мы предлагаем три вида: это парковка без ограничений, преимущественно параллельная; парковка с ограничением времени, этот опыт мы уже успешно реализовали; платная парковка в не самой активной части центра.

Кроме того, департамент предлагает оставлять машины днём во дворах, когда жильцы соседних домов уезжают по делам, освобождая машиноместа.

«Это позволит более рационально использовать территорию города, а управляющие компании и ТСЖ смогут получать доход», — заключил Гвоздев.

Кроме того, чиновник пояснил, что в Перми должно создаваться меньше бизнес-центров, не обеспеченных парковочными местами.

Отдельно Гвоздев рассказал о проблеме с автоэвакуаторами.

**Денис Гвоздев:**

— Мы также заинтересованы в наличии автоэвакуаторов. 1 июля будет год, как эта тема не работает. Это обусловлено пробелами в законодательстве, мы в режиме ожидания подзаконных актов на уровне Пермского края. Осталось принять решение о стоимости хранения автомобиля, тариф на саму услугу уже есть — 1255 руб. Одна компания уже аккредитована на эвакуацию — «Уралавтоинструмент». Аккредитацию проводит Министерство общественной безопасности Пермского края.

Парковочная политика будет представлена депутатам Пермской городской думы в июне. Если депутаты поддержат эту идею, то начнут разрабатываться соответствующие документы и схемы, создаваться перехватывающие парковки, кроме того, застройщикам предложат организовать подземные паркинги.

**Денис Гвоздев:**

— Мы много консультировались с застройщиками, сошлись на том, что они готовы этим заниматься, если мы войдём в фазу упорядочивания парковок, исключим бросание машин на газонах.

Также Гвоздев отметил, что создание подземной парковки на 250 мест под площадью около Пермского театра оперы и балета всё ещё в планах.

«Парковочное место будет в пределах пешей доступности от места спроса, не факт, что оно будет платное. Подключим и информационные сервисы — интернет- или SMS-оповещение. Насчёт брони не знаю, но о наличии мест узнать будет можно, в первую очередь это касается перехватывающих парковок», — заключил Гвоздев.

МУНИЦИПАЛЬНЫЙ ЗАКАЗ

Успел всё поделить

Пермская мэрия обновила пул дорожных подрядчиков, распределив среди них более 4 млрд руб.

Филипп Ардовский

Администрация Перми подвела итоги аукционов по выбору подрядчиков для содержания и текущего ремонта городских улиц и дорог. Новые трёхлетние контракты, суммарная стоимость которых превышает 4,1 млрд руб., начнут действовать с 20 июля. Вероятно, в мэрии решили подстраховаться и провести торги прежде, чем депутаты Пермской городской думы рассмотрят вопрос об отставке сити-менеджера Анатолия Маховикова.

Сами аукционы прошли практически при полном отсутствии конкуренции, а их результаты явно были предопределены заранее. К разряду неожиданностей можно отнести лишь появление в пуле дорожных подрядчиков нескольких ранее никак себя не проявивших новых компаний. Впрочем, косвенные признаки позволяют предположить, что речь идёт лишь о смене нескольких «вывесок», а не о глобальном переделе рынка.

Как следует из информации, опубликованной на официальном сайте госзаказа, самый дорогостоящий лот №11 стоимостью 499 млн руб. выиграло ООО «СпецМонтаж», прежде не входившее в число крупных подрядчиков мэрии. Техническое задание по этому лоту предполагает заключение трёхлетнего контракта на текущий ремонт и содержание улиц в Свердловском районе Перми. Кроме того, ООО «СпецМонтаж» выиграло торги по лоту №12 с ценой контракта в 242 млн руб.

ООО «СпецМонтаж» было создано в 2011 году. На электронной торговой площадке «Росэлторг», через которую проходит размещение «дорожных» заказов пермской мэрии, компания зарегистрировалась в апреле 2013 года, за несколько недель до торгов. По данным реестра участников ЭТП «Росэлторг», единственным учредителем ООО «СпецМонтаж» значится Татьяна Базилук, ранее не упоминавшаяся в СМИ в контексте распределения многомиллионных подрядов.

Оба выигранных ООО «СпецМонтаж» аукциона проходили по одному и тому же сценарию, который позволяет судить о возможных бенефициарах этой компании. К участию в торгах по обоим лотам кроме победителя было допущено только ООО «Строительное управление-157», владельцем которого является член ревизионной комиссии ОАО «Мотовилихинские заводы» Артур Гулян. В ходе торгов первый шаг делал «СпецМонтаж», снижавший цену на 0,5% по сравнению со стартовой. Спустя несколько минут поступало предложение ООО «СУ-157» —

этот участник называл чуть более высокую цену, тем самым сразу отказываясь от борьбы и соглашаясь на второе место. На этом торги заканчивались.

Зато при розыгрыше двух других лотов на содержание дорог Орджоникидзевского района «СпецМонтаж» и «СУ-157» поменялись ролями. На этот раз в качестве спарринг-партнёра выступал уже «СпецМонтаж». Тактика не изменилась — первый шаг делало «СУ-157», затем «СпецМонтаж» называл более высокую цену, отказываясь от борьбы. По словам одного из участников рынка, такая тактика обычно применяется, когда в аукционе участвуют две дружественные компании, и одной из них необходимо подстраховать другую. В случае, если у победителя вдруг возникнут проблемы с подписанием контракта, заказчик предложит заключить договор компании, занявшей второе место.

По утверждению источника «Нового компаньона», похожая схема использовалась при розыгрыше ещё как минимум двух лотов. В частности, малоизвестное ООО «ФинЭкс» выступало в роли спарринг-партнёра ООО «Камаснаб», выигравшего торги по содержанию дорог в Кировском районе Перми (лоты №7 и №8).

Сохранившее статус крупнейшего подрядчика ООО «СМУ №34» действовало чуть иначе, предпочитая своих спарринг-партнёров не «засвечивать». По всем пяти выигранным СМУ №34 лотам компания оказалась единственной принявшей участие в торгах. Другие предприятия, получившие допуск к розыгрышу этих лотов, предпочли вообще не делать никаких ценовых предложений и избегать упоминания в протоколе торгов.

Попытки оспорить процедуру размещения муниципального заказа, предпринятые принадлежащим экс-депутату Пермской городской думы Сергею Титову предприятием Пермская ДПМК, оказались безрезультатными. После двухдневного рассмотрения антимонопольное ведомство отклонило жалобы компании, пытавшейся доказать, что отдельные пункты аукционной документации противоречат законодательству. ■