

Если количество автомобилей растет в геометрической прогрессии, то количество гаражей - в прогрессии максимум арифметической.

Проблему нехватки парковок необходимо решать комплексно, ведь в транспортную систему каждого города входит довольно много составляющих: здесь есть свои артерии и тромбы. Даже частичное решение проблем гаражного дефицита требует решения массы вопросов.

Например, надо учитывать те стройки, которые уже ведутся и могут обеспечить жителей города определенными парковочными местами, вводить новые гаражи в общую концепцию освоения городского пространства. При строительстве новых парковок в каждом районе приходится принимать во внимание архитектурные особенности именно этой исторически сложившейся территории и "вписывать" новые гаражи в уже существующую застройку. Также необходимо принимать во внимание факт развития дорожно-уличной сети, наличия транспортных узлов, учитывать психологию и социальный статус жителей окружающих районов. В общем, проблема многогранна и решить ее не так просто, как может показаться на первый взгляд.

Проблема менталитета

Опыт большинства развитых стран мира свидетельствует о том, что в мегаполисах существуют механизмы ограничения доступа автомобилей к центру города. В исторической части Лондона, например, введена плата за въезд, в Нью-Йорке нет парковок на Манхэттене, но есть огромные штрафы для нарушителей установленных правил. "Парковки станут востребованными, когда в России изменятся законы и менталитет граждан, - считает Петр Ващенко, член Совета директоров и финансовый директор группы компаний "Рустэк". - Если в том же Нью-Йорке, в бизнес-центре на Манхэттене, плата за стоянку достигает 200 долларов в час, то у нас на Тверской официально можно встать за 14 рублей. При такой цене срок окупаемости любого вида механизированных парковок в городе будет стремиться к бесконечности". Между тем разгрузить самые напряженные магистрали можно было бы, построив так называемые "перехватывающие" парковки. Для этого необходимо создать систему челночных маршрутов, специальных "шаттлов", доставляющих пассажиров в "проблемные транспортные зоны". По мнению специалистов ГК "Рустэк", в решении этой проблемы на первый план выходит мало кем учитываемый психологический фактор, когда автовладельцев надо убедить пользоваться парковками. Для этого они должны быть уверены в том, что их машины находятся в полной сохранности и что до места назначения они без проблем доберутся на другом транспорте.

"Лягушка", "карусель", "пятнашки"...

Эффективным решением проблемы нехватки автостоянок могут стать автоматизированные парковки. "Самые большие группы парковок для частного использования - так называемые "лягушки", паркинг которых рассчитан на две машины, - поясняет Петр Ващенко. - Они используются на дворовых площадках, приусадебных хозяйствах, благодаря своей экономичности". Выглядит это следующим образом: первая

машина ставится на поднимающуюся площадку, под ней устанавливается вторая машина. Правда, для того, чтобы спустить вниз верхнюю машину, надо выгнать нижнюю.

Кроме того, бывают парковки карусельного типа - эффективное средство для маленького офиса, на такой стоянке может разместиться 7-11 машин. Коэффициент полезного действия больше, чем у "лягушек", но меньше, чем у большого автоматизированного паркинга. Еще один тип - это "пятнашки", где машины размещаются в несколько рядов, и каждое место представляет собой независимую самодвижущуюся площадку, на которой стоит машина. Чтобы загнать машину, надо опустить площадку вниз, раздвинуть ряды машин, и среди них установить новую машину. "По цене и экономии пространства, - уверен П.Ващенко, - это наверное, лучший вариант для наших условий".

Для обслуживания механизированного паркинга достаточно одного оператора, который контролирует работу лифтовой системы. Более того, такая система не требует много места, ее можно монтировать, отталкиваясь от конфигурации подземного пространства.

Проблему крупных парковок для ежедневного размещения от 100 до 500 машин "пятнашками" не решить. Самый выгодный вариант для мегаполиса - автоматизированные надземные или подземные паркинги, которые могут быть как круговыми, так и прямоугольными. Наиболее эргономичными являются подземные прямоугольные стоянки с многоярусными стеллажами для машин в виде ячеек. Машина приезжает на парковку, водитель оставляет ее на площадке, откуда она на специальном лифте автоматически попадает на свободную ячейку в подземной части. "Для обслуживания такой системы, - подчеркивает представитель "Рустэка", - не нужен большой штат персонала: достаточно одного оператора, который контролирует работу лифтовой системы. Более того, такая система не требует много места, ее можно монтировать, отталкиваясь от конфигурации подземного пространства". Для установки подземных паркингов существуют специальные методы обработки земли, а специалисты "Рустэка" используют наиболее оптимальные технологии.

Земельные участки

В России, чтобы подготовить участок под строительство любого паркинга, нужно заключить договор долгосрочной аренды на период проектирования и строительства объектов. В каждом городе оценка земли производится согласно местному законодательству, которое регулирует земельно-правовые отношения на территории именно этого населенного пункта. В основном подбором участков земли занимаются органы градостроительства и архитектуры, которые существуют в каждом городе, например, в Москве это "Москомархитектуры", в Краснодаре - "Департамент градостроительства и архитектуры".

Кроме того, необходимо убедиться в юридической чистоте земельного участка под строительство, а также в том, что он приспособлен для строительства гаражно-парковочного объекта. Избежать проблем позволяет детальная проверка, исследование и анализ земельных участков, а также составление экспертных заключений и предварительных эскизов для строительства. В ГК "Рустэк" этими важными вопросами занимается специальный Департамент земельных ресурсов. Он

сотрудничает с теми органами исполнительной власти на местах, которые занимаются территориальным планированием.

Для будущего объекта строительства также необходим расчет инвестиционной привлекательности объектов с учетом не только сложившейся дорожно-уличной сети района, существующей застройки, но и перспектив развития территории, роста или, наоборот, падения транспортного потока в этой части города. Таким расчетом, а также разработкой оптимальных форм финансирования занимается Департамент финансов ГК "Рустэк". На основе разработанных рекомендаций кредитование объектов часто производится по индивидуальным схемам.

Ипотека, которой нет

"Рустэк" может предложить различные инвестиционные схемы, минимизируя риски и обеспечив надежные источники финансирования. "Неверно утверждение, что инвестировать в строительство гаражей или паркингов более рискованно, чем в жилую недвижимость, - говорит Алексей Воронин, член Совета директоров Группы компаний "Рустэк", руководитель Департамента инвестиций. - Все риски могут быть просчитаны, а рентабельность строительства гаражно-паркинговых объектов довольно высока".

Сейчас в России не существует ипотеки гаражного строительства, поэтому как юридическим, так и физическим лицам приходится изыскивать другие способы привлечения средств.

Например, сейчас юристы компании "Рустэк" работают над изменением типового устава потребительского ипотечного кооператива, адаптируя его для применения в финансировании строительства гаражных объектов. Потребность в таком документе диктует жизнь: с помощью ипотечного или накопительного кооператива группа частных лиц, например, членов существующего гаражного кооператива, может получить средства для приобретения гаража или машиноместа. "Но зачастую владельцы одноэтажных гаражей не хотят изменений, - проясняет ситуацию П.Вашенко, - они боятся обмана, поэтому и нужен такой устав, где были бы четко прописаны все обязанности застройщика, который собрался возводить на месте одноэтажных гаражей многоэтажную стоянку". Были прецеденты, когда компании получали разрешение на строительство и приезжали с судебными приставами выселять народ из "ракушек". Возникал конфликт: люди ложились под трактор, выходили с плакатами, перекрывали движение, и компания ничего не могла построить.

Надо быть очень внимательным и, разрабатывая проект, не упустить ни одного местного нормативного акта, который может оказать даже косвенное влияние на сооружение гаражного объекта.

Учитывая сложный путь оформления разрешительной документации на строительство, инвесторам не интересно осваивать пустой участок. Легче приобретать участок с готовым согласованным проектом, либо покупать готовый объект. А до этого момента вся разработка участка ведется за счет бюджетных средств. "Финансовое обеспечение программы строительства того или иного гаража не должно осуществляться за счет бюджетных средств, - уверен Генеральный директор ГК "Рустэк" Александр Богданов. - Даже если какое-то строительство или проектирование начинается за счет бюджета, разработанная проектная документация или построенный объект все равно должны

быть выставлены на конкурс, чтобы инвестор, купив его, вернул таким образом деньги в бюджет. Конечно, в Москве есть практика строительства муниципальных гаражей за счет городских средств, но эти объекты остаются в собственности города".

"Во избежание злоупотреблений в соответствии с действующим законодательством строительство, - считает руководитель "Рустэка", - должно находиться под контролем местной власти. У нас в компании разработана схема, основанная на 214-м Федеральном законе о долевом участии в строительстве, с привлечением финансовых институтов, - продолжает Александр Богданов. - Мы можем выступить заказчиками строительства, взяв на себя не только проектирование, но и функции заказчика и застройщика. Подрядчик будет определен по конкурсу. Если парковка будет строиться за средства инвестора, то он будет проводить конкурс на строительство объекта".

Комплексный подход

При строительстве гаражей и паркингов исходить только из инвестиционной привлекательности недостаточно. Очень важное значение имеет и другая сторона вопроса - юридическая. Если частный инвестор или группа инвесторов задумают построить парковку, им придется столкнуться со многими сложностями. Первая из них - правовая. Будущим застройщикам необходимо, во-первых, убедиться в юридической чистоте земельного участка, который они выбрали под строительство, а, во-вторых, надо документально подтвердить, что этот участок приспособлен для строительства гаражно-парковочного объекта. Кроме того, не стоит забывать и о том, что существуют особые нормы и правила в строительстве подземных и надземных сооружений в Москве и в других городах. Невнимание к этим вопросам грозит для инвесторов в будущем серьезными убытками.

В Москве существует такое понятие, как нормативное обеспечение машиноместами как в районах массовой жилой застройки, так и в местах временного пребывания. Но во многих регионах администрации зачастую не хватает времени и сил для того, чтобы в комплексе решать эту проблему. Поэтому разрабатывать проект необходимо с особым вниманием, не упустить ни одного местного нормативного акта, который может оказать даже косвенное влияние на сооружение гаражного объекта.

История и современность

В сегодняшних условиях важно не только строить стоянки на свободных местах, но и понимать, какой именно объем машиномест необходим городу. Любой город - это отдельное пространство с функционально разными системами жизнедеятельности: в каждом районе неодинаковое количество домов и свободных площадей, разные объемы строительства, насыщенность транспортом, численность жителей и уровень их доходов. В компании "Рустэк" попытались выделить эти подвижные сегменты в жизни города и проанализировать их природу в свете дорожных проблем, трафика, заторов, дневной и ночной парковки.

Возглавляемый Сергеем Чернышом Научно-исследовательский центр компании "Рустэк" разрабатывает совместно с законодательными структурами Программу гаражно-парковочного строительства (ПГПС). Специалисты изучают и обобщают такие статистические данные, как количество жителей района отдельных городов и зарегистрированных автомобилей, число гостей, приезжающих в район, и многие другие показатели, например, все существующие парковочные места.

Однако до федеральной, всеобъемлющей программы еще далеко. "На сегодняшний день существуют только локальные разработки в отдельных городах, - констатирует Сергей Черныш. - Такая программа формируется на основании заявок субъектов, начиная с экономического обоснования и заканчивая разработкой комплекса мер, которые должны быть предприняты в рамках этой программы. На федеральном уровне возможна разработка нормативных документов, которые стимулировали бы местные власти относиться к этой проблеме более осознанно".

Еще одна проблема: в отличие, например, от Америки, где все города построены по одному и тому же принципу, в России создание единой программы развития невозможно по причине исторической специфики развития городов. Каждый город несет в себе индивидуальные черты, которые невозможно вписать в рамки унифицированной схемы. Даже планировка транспортных узлов и артерий города может быть как радиально-кольцевой, так и прямоугольной. В каждом конкретном случае требуется решать задачу комплексно, чтобы выявить основные проблемы, стоящие перед городом в этой области, и найти пути решения.

Сейчас определены три региона России, в которых работает компания "Рустэк": Центральный, Северо-Западный и Южный. "Здесь формируется тот базовый перечень участков, на которых возможно строительство гаражных объектов, - говорит Александр Богданов. - Проанализировав этот перечень и выявив именно те участки, которые действительно необходимы городу, в местном департаменте земельных ресурсов выясняем, оформлены ли какие-то отношения на этот участок и возможно ли их резервирование и закрепление за специализированными предприятиями, которые будут заказчиками от города на выполнение этой работы".

Отработав технологию в центральных, северо-западных и южных направлениях, компания планирует выйти и в другие регионы России и ближнего зарубежья, в частности, некоторые города Украины.

Мария ПОДОЛЬСКАЯ

ИСТОЧНИК: [ГАРАЖИ И ПАРКИНГ](#)