



## Сага о парковках

Осенью прошлого года по инициативе столичных властей в городе стартовал эксперимент: с 1 ноября 2012 года по 28 февраля 2013 года парковка на части улиц в центре Москвы стала платной. Тариф – 50 рублей в час. Эксперимент признан городской администрацией удачным с оговоркой, что необходимо доработать технические моменты с оплатой. Согласно новому проекту, с 15 мая 2013 года парковка автомобилей станет платной на всей территории города внутри Бульварного кольца, а также на некоторых участках внутри Садового кольца. С 2014-го парковка может стать платной в пределах всего Садового кольца, а в 2015 году проект охватит границы Третьего транспортного кольца.

**Г**раждане, поначалу выступавшие против таких действий городских властей, как-то свыклись с этой мыслью, однако эксперты рынка коммерческой недвижимости считают, что введение платы за парковку может кардинальным образом изменить ситуацию и расклад сил как в сфере торговли, так и в сегменте офисной недвижимости. Причем изменение расклада отнюдь не означает ухудшения ситуации. Просто все будет немного по-другому.

### ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Для начала – несколько официальных цифр, позволяющих оценить масштаб проблемы. Первая: как отмечает Сергей Мариничев, первый заместитель генерального директора ГКУ «Администратор Московского парковочного пространства», результаты исследования, недавно проведенного его ведомством, свидетельствуют: 54% населения Москвы признают пробки главной городской проблемой. Вторая: инвентаризация парковочного пространства Москвы внутри ТТК, также проведенная ведомством Сергея Мариничева, показывает:

в ЦАО 46 тыс. автомобилей стоят с нарушением правил дорожного движения. При этом общая парковочная емкость ЦАО составляет 303 тыс. машино-мест. И третья: сейчас Департамент транспорта г. Москвы реализует около 15 проектов, связанных с развитием общественного транспорта. При этом разработана схема, в рамках которой предполагается в ближайшие несколько лет построить в центре около 35 тыс. парковочных мест в подземных и надземных паркингах.

А теперь несколько цифр, приведенных представителями бизнес-сообщества. Первая: как отмечает Эвелина Ишметова, партнер, вице-президент по консалтингу компании GVA Sawyer, сейчас в Центральном деловом районе, включающем в себя территорию внутри Садового кольца и несколько соседних бизнес-кластеров (в частности, район Белорусского вокзала и территорию «Москвы-Сити»), парковочный коэффициент составляет 1 машино-место на 100 кв. м офисной площади. При этом на 100 «квадратах» может работать до 15 сотрудников, причем по статистике 60% из них имеют автомобили. Вторая: по оценкам экспертов компании CBRE, в Центральном деловом районе на территории около 20 млн кв. м располагается более

Текст: Оксана Самборская  
Фото: Анна Камынина

357 бизнес-центров классов А и В, которые в совокупности предлагают арендаторам примерно 33 тыс. парковочных машино-мест. Третья: как подчеркивает Марина Новикова, аналитик отдела исследований рынка компании CBRE, по самым минимальным расчетам внутри Садового кольца не хватает 10–15 тыс. мест для парковки.

#### ОФИСНО-ПАРКОВОЧНЫЙ РОМАН

Сразу надо отметить: паники по поводу автопарковочных инициатив московского правительства в бизнес-сообществе нет. То, что транспортную проблему центра надо решать, понимают все, как бы ни хотелось закрыть на это глаза. Более того, как отмечает Сергей Мариничев, первый ноябрьско-февральский эксперимент показал, что некоторым бизнес-сегментам введение платной парковки только на руку. Например, банки, которые попали в зону пилотного проекта, отзывались о нем в самых позитивных тонах: раньше их клиенты приезжали, по 30–40 минут искали место, чтобы припарковаться, и, так и не найдя, в итоге бросали машины где попало, рискуя нарваться на штрафы, эвакуаторы и прочие неприятности. Но во время проведения эксперимента вокруг банковского отделения было по 30–40% свободных мест, и 50–100 рублей, потраченные на время визита в банк, никого не смущают.

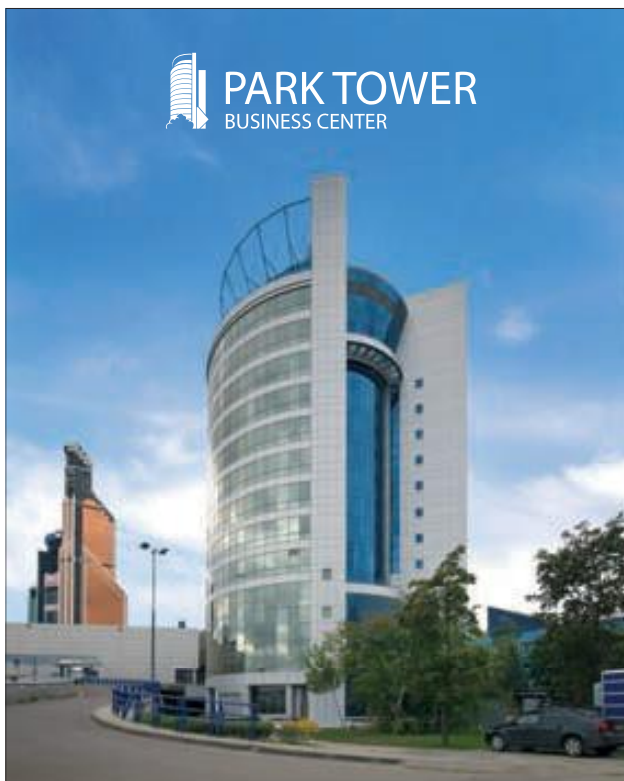
Конечно, совсем другое дело, если мы говорим не о визитерах, приехавших на полчаса–час, а об офисных работниках, оставляющих машины на полный рабочий день. Согласно подсчетам Эвелины Ишметовой, нижняя планка в отношении ставки аренды машино-места в бизнес-центре высокого уровня в границах ЦДР установлена на уровне \$400 в месяц. А в рамках программы, которая предлагается администрацией города, платить придется минимум \$300 в месяц. Сопоставление этих цифр дает возможность нарисовать несколько сценариев развития событий после того, как администрация города введет платную парковку в центре. Причем каждый из этих сценариев в качестве эпиграфа имеет следующую фразу: «Ни при каких раскладах компании не будут брать на себя дополнительные расходы по обеспечению своих сотрудников машино-местами (о топ-менеджменте речь, естественно, не идет)».

Сценарий первый: сотрудники паркуются на платных городских парковках за \$300 в месяц. Сценарий второй: сотрудники самостоятельно договариваются с владельцами БЦ и за какие-то деньги паркуются внутри. Сценарий третий: все, кто может, пересаживаются на общественный транспорт. И вариант четвертый: сотрудники центровых офисов начинают искать новые места работы с иной дислокацией.

Последний сценарий могут реализовывать не только отдельные офисные работники, но и целые компании. Что немедленно порождает вопрос о том, насколько инициатива городской администрации изменит расклад на «центровом» офисном рынке. По признанию Эвелины Ишметовой, сначала в GVA Sawyer считали, что офисный переезд из-за парковок – это не более чем миф. Но, «покопавшись в ситуации», решили, что для некоторых компаний это вполне реально. Например, парковочные нововведения станут стимулом для тех компаний, которые и так планировали переехать. Или для крупных структур, которые имеют в центре не просто представительский, а настоящий рабочий офис, которые занимают по 2 тыс. кв. м и которым, по большому счету, вообще не место в исторической части города. Эвелина Ишметова считает, что как раз эти компании вполне могут поделиться на небольшое представительство в центре и бэк-офис



## PARK TOWER BUSINESS CENTER



**АРЕНДА ОФИСОВ**  
от 300 до 6000 м<sup>2</sup>

## НОВОЕ ЗДАНИЕ В КОМПЛЕКСЕ «МОСКВА-СИТИ»

- 500 м от ст. м. Выставочная
- класс «А»
- с отделкой под арендатора
- свободная планировка
- парковка 1/85 м<sup>2</sup>
- якорный арендатор – «Совкомбанк»

(495) 665 62 53  
[www.parktower.ru](http://www.parktower.ru)

  
**ADWILL**  
Эксклюзивный агент

за пределами ТТК. Возможно, таких компаний будет немного, но, как считает Эвелина Ишметова, даже если 5% структур «встанут и поедут», доля вакантных площадей в бизнес-центрах ЦДР увеличится с нынешних 7–8% до 15%. А если в офисном здании освобождается даже 10% площадей, то существенным образом начинает падать IRR.

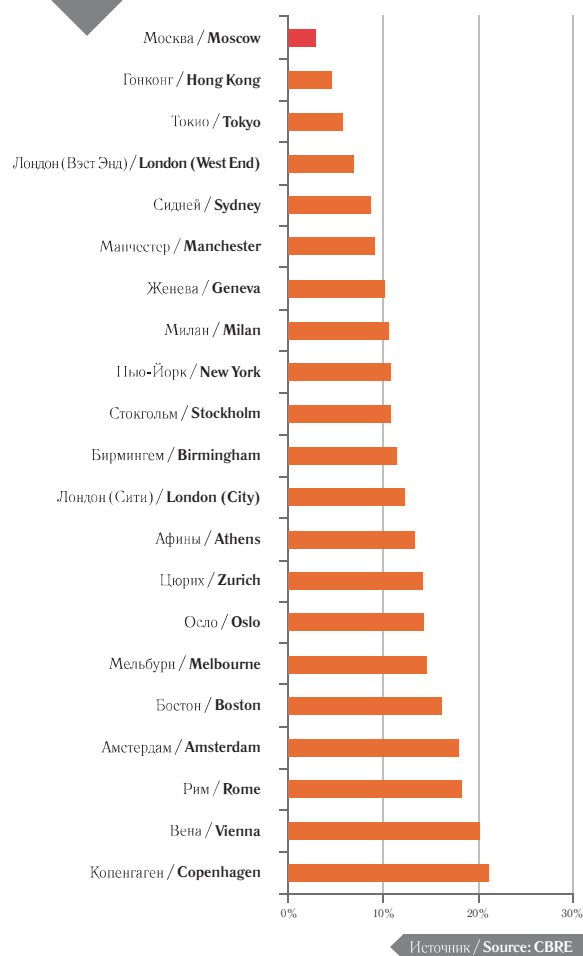
Правда, в CBRE ни в массовый, ни в точечный исход компаний из центра не верят. В первую очередь потому, что в Москве доля расходов на парковку в общем объеме расходов компаний относительно низка, особенно если сравнивать с мировыми показателями.

И даже если со временем владельцы бизнес-центров под давлением наплыва желающих припарковаться автомобилистов будут увеличивать цены на свои парковочные места, это не сподвигнет компании на переезд. Кроме того, есть компании, которые хотели бы, но не могут уехать из центра, поскольку удачный адрес прописки – один из ключевых факторов их бизнеса. Хотя, конечно, как отмечает Клавдия Чистова, руководитель отдела исследований рынка офисной недвижимости CBRE в России, «в связи с инициативой Правительства Москвы по запрету свободной парковки в центральной части

города тема парковки звучит более актуально, чем когда-либо. Согласно анализу офисных зданий внутри Садового кольца и парковочных мест в данных бизнес-центрах, мы ожидаем уменьшение спроса на офисные площади, необеспеченные парковкой, на фоне большого спроса на офисные помещения, которые обеспечены эффективным парковочным коэффициентом. Мы также предполагаем, что запрет свободной парковки станет одним из дополнительных стимулов для арендаторов, у которых нет необходимости с точки зрения бизнеса и имиджа быть в центре города, начать рассматривать офисные помещения за пределами ТТК».

Наконец, у парковочной истории есть еще один ракурс. Как следует из рассказа Сергея Матюшина, его ведомство разрабатывает схему, в рамках которой владельцы зданий, не обеспеченных парковками (исторических и проч.), смогут обратиться к городским властям с просьбой либо об организации некапитальной парковки, либо об аренде парковочных мест у города. Данную инициативу Эвелина Ишметова оценивает как весьма прогрессивную и разумную, ведь благодаря этому компании, которые давно «сидят» в центре города, смогут закрепиться на парковочном пространстве.

Доля расходов на парковку в % от общей стоимости аренды помещения в городах мира / Share of expenditures on parking as % of total cost of premises rental in world cities



## ВЗГЛЯД ИЗ-ЗА ВИТРИНЫ

Несколько по-иному эксперты оценивают ситуацию, когда разговор заходит о сегменте торговой недвижимости. В ТЦ парковка в большинстве случаев была, остается и будет платной. Цены отнюдь не драконовские, но и они не могут сподвигнуть посетителей «Неглинной Плаза» или «Цветного» парковаться под землей. А их парковка на улице создает помехи движению и мешает нормальному функционированию и самого ТЦ, и близлежащих объектов. Например, стихийная парковка на Садовом кольце, по мнению Дмитрия Степового, генерального директора ТЦ «Атриум», «ставит» этот участок кольца намертво. При этом подземная парковка самого ТЦ разве что не пустует. В итоге сегодня владельцы «Атриума» предлагают возвести вдоль всего фасада здания, выходящего на кольцо, забор. А всех автовладельцев отправлять на подземный паркинг. (Главное, чтобы при реализации этой задумки не забыли сделать грамотную «навигацию», четко указывающую, куда ехать.) Правда, проблема может решиться и без дополнительных усилий. По мнению подавляющего большинства экспертов, как только новые парковочные правила вступят в силу, «машино-люди» сами отправятся на подземные паркинги безо всякого дополнительного стимулирования.

А вот в сегменте стрит-ритейла введение платной парковки может даже приветствоваться, как ни странно это на первый взгляд. По словам Ирины Смирновой, партнера, ведущего консультанта компании «Магазин Магазинов», платная парковка ритейлу не мешает: «На более или менее организованной парковке, находящейся под «чим-либо присмотром», часто даже больше порядка и больше возможностей найти место». А вот что действительно несет ритейлу вред, так это отсутствие парковки на улице: весь автомобильный трафик проходит мимо! «Например, запрет парковки на Тверской, несмотря на то, что улица обладает высоким пешеходным потоком и выполняет функцию рекламного места, все же привела к коррекции ставок в сторону снижения. Не по всем площадям, но по менее ликвидным», – подчеркивает Ирина Смирнова. Другое дело, что в последние два года эксперты отмечают существенное снижение интереса к объектам стрит-ритейла со стороны, например, арендаторов одежно-обувной направленности. Сегодня эти ритейлеры предпочитают торговые центры с гарантированным потоком. А их место на улице занимают предприятия общественного питания, рассчитанные на гуляющих клиентов. cIRIe