

УДК 656.073

СПОСОБЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА В ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ

METHODS OF ORGANIZATION PARKING SPACE IN FOREIGN COUNTRIES

Сердюк Кристина Александровна

Студент – магистрант,
Институт машиностроения и автосервиса,
Кубанский государственный
технологический университет
kristina.vka@yandex.ru

Коновалова Татьяна Вячеславовна

Кандидат экономических наук, доцент,
Институт машиностроения и автосервиса,
Кубанский государственный
технологический университет
tan_kon@mail.ru

Аннотация. В статье рассматривается дефицит парковочного пространства в транспортной сети мегаполисов, а так же опыт организации парковочного пространства в зарубежных странах.

Ключевые слова: машиноместо, паркинг, парковочное пространство, транспортное средство.

Serdyuk Kristina Aleksandrovna

Undergraduate student,
Institute of Engineering and Car Service,
Kuban State Technological University
kristina.vka@yandex.ru

Konovalova Tatyana Vyacheslavovna

Candidate of economic Sciences,
Associate Professor,
Institute of Engineering and Car Service,
Kuban State Technological University
tan_kon@mail.ru

Annotation. The article discusses the lack of parking space in the transport network of megacities, as well as the experience of organizing parking space in foreign countries.

Keywords: parking place, parking, parking space, vehicle.

В современном мире одной из самых актуальных проблем мегаполисов является перегруженность улично-дорожной сети автомобилями, количество которых увеличивается с каждым годом.

В этой связи наблюдается опережение темпов роста автомобилизации населения над обеспеченностью машин парковочным пространством. Этот факт делает проблему нехватки машиномест для парковки автомобилей практически на всей территории городов все более актуальной [3].

Согласно данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», обеспеченность легковыми автомобилями (уровень автомобилизации) в среднем по России составила 297 единиц на тысячу жителей (по состоянию на 1 июля 2018 года) [5].

Сложившая ситуация обязывает городские власти на проведение большой работы по разработке проекта организации и управления парковочным пространством. В каждом государстве эта задача решается по-своему. Обращение и анализ зарубежного опыта стран с высоким уровнем автомобилизации является ценным материалом. Во многих зарубежных странах используют платные парковки, как решение проблемы транспортной перегрузки в центральных районах [6].

Например, в Германии платные парковки организуют на обочине на определенное заранее время, минимальная сумма оплаты – 0,25 Евро, максимальная сумма – 2,0 Евро. Максимальное время парковки в этой зоне – 120 минут. Парковка платная в период с понедельника по субботу с 09.00 до 18.00, а в остальное время можно парковаться бесплатно.

Так же платные парковки размещают на специальных стоянках и в гаражах в местах большого скопления машин: в центрах городов, в аэропортах, у крупных торговых центров. Обычно здесь же установлено информационное табло о наличии и количестве свободных мест, и табличка с ценами. Удобство такой парковки в том, что не надо заранее планировать, какое время нужно оплатить, а затем торопиться к машине, чтобы не получить штрафную квитанцию.

Кроме платных парковок, существуют бесплатные парковки, которые так же размещают на специальных площадках, но за пределами города. От таких парковок

ходит автобус в центр города и чаще всего бесплатно. И бесплатные парковки ограниченные по времени. Чтобы воспользоваться такой парковкой необходимо иметь специальный индикатор (Паркшайбе – Parkscheibe), на нем выставляется время прибытия на стоянку. После этого индикатор выкладывается на приборной панели автомобиля так, чтобы контролер мог его рассмотреть. Максимальное время парковки не должно превышать 2 часа [2].

В Италии парковочные места на улицах обозначаются соответствующими знаками и цветовой разметкой на дороге. Чаще всего цвет линий на автостоянке указывает на тип парковки – белый для бесплатной парковки, синий для платной парковки. Платные парковки, действуют в определенное время суток. Тариф за 1 час составляет € 0,60. Оплата производится в паркомате. В крупных городах имеются подземные паркинги или большие открытые стоянки.

Бесплатные парковки на улице, чаще всего ограничены по времени. Знак парковки указывает, как долго можно находиться на этой стоянке и нужно ли устанавливать парковочный диск. При установке парковочного диска необходимо установить время начала парковки и положить его на приборную панель под лобовое стекло, таким образом, чтобы его могла увидеть парковочная полиция [1].

В Японии парковки делятся на муниципальные и частные, причем предполагается, что уличные парковки должны быть муниципальными. Это может быть специально размеченная зона на обочине или отдельная территория вне проезжей части. Муниципальные парковки, чаще всего считаются бесплатными, однако в специальном автомате необходимо оплатить административный сбор. Время парковки строго ограничено, обычно это 40 или 60 минут, свыше этого оплачивается штраф. На парковке на выделенной территорией оплата почасовая. Как только автомобиль останавливается, под ним сразу же «вырастает» специальная конструкция, которая блокирует колеса для предотвращения случаев неоплаты парковки.

Токио – один из городов с самыми высокими ценами на парковку в мире. На далеких окраинах можно найти место за доллар в час. Ближе к центру эта сумма варьируется в пределах 3–6 долларов. Торговые центры и другие места притяжения населения часто предлагают скидки на парковку в зависимости от суммы потраченных денег в этих организациях. Обычно за 50 потраченных долларов можно получить 2 бесплатных часа [4].

Частные парковки чаще всего многоуровневые, они практически всегда автоматизированные, что позволяет существенно сокращать площадь, занимаемую конструкцией.

Мероприятия, направленные на создание парковочного комплекса муниципального образования, включают:

- Анализ потребности в машино-местах на внеуличных стоянках.
- Анализ технической возможности строительства и выбор типа стоянки.
- Расчет экологической эффективности.
- Принятие решения о форме реализации проекта (государственная, частная, государственно-частное партнерство).
- Строительство. Изменение организации дорожного движения в зоне новой парковки [7].

Реализация рассмотренных мероприятий позволит достигнуть экономического и социального эффекта за счет:

- сокращения заторов транспорта на прилегающей улично-дорожной сети;
- сокращения количества дорожно-транспортных происшествий;
- сокращения шума и вредных выбросов отработавших газов в атмосферу;
- создания новых рабочих мест;
- увеличения налоговых поступлений в бюджеты различных уровней [8].

Литература:

1. Коновалова Т.В., Котенкова И.Н. Транспортная инфраструктура : учебное пособие. – Краснодар : Кубанский государственный технологический университет, 2013. – 264 с.
2. Клинковштейн Г.И., Афанасьев М.Б. Организация дорожного движения : учеб. для вузов. – М. : Транспорт, 2001. – 5-е изд., перераб. и доп. – 247 с.

3. Статистические данные. – URL : <https://www.autostat.ru/news/35771/> (17.12.2018).
4. Обоснование эффективности организации автомобильных стоянок в городах / Т.В. Коновалова, О.Н. Антонова / Модернизация и научные исследования в транспортном комплексе. – 2012. – Т. 2. – С. 205–211.
5. Зарубежный опыт организации парковок в Германии. – URL : <http://smartparking.com.ua/prensa/110517/> (05.12.2018).
6. Анализ организации парковок в Италии. – URL : https://autotraveler.ru/italy/parkovka-v-italii.html#.XBecGdQS_Gg (05.12.2018).
7. Парковки в Японии. – URL : <https://kak-eto-sdela1ru/kak-ustroeny-parkovki-v-japan/> (05.12.2018).
8. Проблемы и перспективы развития транспортной инфраструктуры и транспортных средств в России / Т.В. Коновалова, В.П. Макаренко // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). – 2016. – № 2. – С. 148–150.

References:

1. Konovalova T.V., Kotenkova I.N. Transport infrastructure : manual. – Krasnodar : Kuban state technological university, 2013. – 264 p.
2. Klinkovstein G.I., Afanasyev M.B. Organization of traffic: studies. for higher education institutions. – M. : Transport, 2001. – the 5th prod., reslave. and additional – 247 p.
3. Statistical data. – URL : <https://www.autostat.ru/news/35771/>(17.12.2018).
4. Justification of efficiency of the organization of parkings in the cities / T.V. Konovalova, O.N. Antonov / modernization and scientific research in a transport complex. – 2012. – Т. 2. – P. 205–211.
5. Foreign experience of the organization of parkings in Germany. – URL : <http://smartparking.com.ua/prensa/110517/> (05.12.2018).
6. The analysis of the organization of parkings in Italy. – URL : https://autotraveler.ru/italy/parkovka-v-italii.html#.XBecGdQS_Gg (05.12.2018).
7. Parkings in Japan. – URL : <https://kak-eto-sdela1ru/kak-ustroeny-parkovki-v-japan/> (05.12.2018).
8. Problems and the prospects of development of transport infrastructure and vehicles in Russia / T.V. Konovalova, V.P. Makarenko // Science. Engineering. Technology (polytechnical bulletin). – 2016. – № 2. – P. 148–150.