

CENY USŁUG PARKINGOWYCH W CENTRACH DUŻYCH MIAST EUROPEJSKICH

mgr Krzysztof Drabek

mgr, Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, ul. Rakowicka 27, 31-510 Kraków, tel.: +48 12 293 5700, e-mail: krzysztofdrabek@o2.pl

Streszczenie: Praca podejmuje temat kształtowania cen usług parkingowych w atrakcyjnych lokalizacjach dużych miast Europejskich, ze szczególnym uwzględnieniem parkingów wielopoziomowych. Celem pracy jest odpowiedzenie na pytanie jak kształtują się ceny usług parkingowych w centrach dużych miastach europejskich. Aby zrealizować powyższy cel stworzono bazę danych cen usług parkingowych i poddano ją szczegółowej analizie. Artykuł kończy się oceną uzyskanych wyników, zakończoną wnioskami i wskazaniem dalszych kierunków badań.

Słowa kluczowe: parkingi, ceny usług parkingowych, parkingi wielopoziomowe

1. Wprowadzenie

Zarówno w Polsce jak i Europie zauważa się duży wzrost ilości samochodów na ulicach. Możliwość swobodnego przemieszczanie się po Europie sprawia, że w dużych miastach a w szczególności turystycznych, istnieje duży popyt na parkowanie. Dzięki układowi z Schengen¹ miasta turystyczne są odwiedzane przez wielu kierowców z zagranicy, co tworzy jeszcze większy popyt na usługi parkingowe. Jest to szansa dla prywatnych przedsiębiorstw na wypełnienie luki podażowej na rynku, nie tylko poprzez budowanie nowych parkingów, ale również odpowiednie zarządzanie stawkami za parkowanie. Operatorzy parkingów ogólnodostępnych w większości przypadków mają swobodę w ustalaniu stawek parkingowych i dostosowują je do sytuacji panującej na rynku.

Celem pracy jest odpowiedzenie na pytanie jak kształtują się ceny usług parkingowych na parkingach wielopoziomowych w centrach dużych miastach europejskich. W pierwszej części artykułu dokonano przeglądu literatury z badanego zakresu. W kolejnej części dokonano analizy cen usług na 64 parkingach w 16 dużych miastach Europejskich.

2. Charakterystyka parkingów wielopoziomowych

Nieruchomość, w najszerszym pojęciu, to wyodrębniony obszar ziemi obejmujący także zasoby naturalne pod jej powierzchnią lub lustrem wody oraz wytwory

¹ Układ z Schengen znosi kontrolę osób przekraczających granice między państwami członkowskimi układu

przyrody i produkcji na trwałe związane z tą powierzchnią, a także przestrzeń nad nią [4]. Podstawową definicję nieruchomości zawiera art. 46 Kodeksu Cywilnego [13], którą rozwijają i uzupełniają kolejne przepisy kodeksowe i brzmi ona następująco: „*Nieruchomościami są części powierzchni ziemskiej stanowiące odrębny przedmiot własności (grunty), jak również budynki trwale z gruntem związane lub części takich budynków, jeżeli na mocy przepisów szczególnych stanowią odrębny od gruntu przedmiot własności*”. Istnieją różne klasyfikacje nieruchomości zależne od przyjętych kryteriów ich podziału. Biorąc pod uwagę kryterium lokalizacji, mogą to być nieruchomości osiedlowe, lokalne, ponadlokalne natomiast z punktu widzenia charakteru zabudowy można wyróżnić nieruchomości wolnostojące lub wbudowane (lokalowe), czyli będące elementem większej całości [2]. Z punktu widzenia tematyki niniejszego artykułu najbardziej interesującym kryterium podziału jest funkcja użytkowa nieruchomości. Jest to najbardziej konwencjonalny podział, który pozwala podzielić nieruchomości na mieszkaniowe i komercyjne. Te pierwsze zaspokajają głównie funkcje mieszkaniowe właścicieli, natomiast nieruchomości komercyjne wykorzystywane są do działalności gospodarczej [14]. Istnieją jednak różnice w definiowaniu nieruchomości komercyjnych. Z punktu widzenia najprostszego podziału nieruchomości komercyjnych możemy wyróżnić: nieruchomości handlowe, biurowe i ogólnie służące do świadczenia wszelkiego rodzaju usług oraz nieruchomości przemysłowe. Niektóre kraje taktują nieruchomości komercyjne jako odrębny rodzaj nieruchomości [14]. W Stanach Zjednoczonych nieruchomości komercyjne obejmują np. biura, nieruchomości handlowe, przemysłowe, hotele i nieruchomości mieszkalne posiadane w celach zarobkowo-inwestycyjnych. Ogólnie rzecz biorąc, są to nieruchomości przynoszące dochód. Drugim rodzajem nieruchomości w tym kraju są tzw. „owner occupied properties”, czyli nieruchomości wykorzystywane przez właściciela do zaspokojenia potrzeb bytowych. W Wielkiej Brytanii do nieruchomości komercyjnych zalicza się nieruchomości handlowe, biurowe, przemysłowe i magazynowe. Nie jest to jednak podział jednoznaczny, gdyż nieruchomości mieszkalne (residential) mogą mieć także charakter komercyjny, w przypadku jeśli ich właściciele przeznaczają je na wynajem. Przyjmując kryterium podziału nieruchomości ze względu na funkcję użytkową to parkingi wielostanowiskowe o dużych powierzchniach, wykorzystywane w celu uzyskiwania dochodu, są nieruchomościami komercyjnymi.

W krajach Europy Zachodniej już dawno dostrzeżono konieczność budowy parkingów wielopoziomowych oraz podziemnych. Pod parkingi i miejsca postojowe przeznaczono znaczne powierzchnie centralnych dzielnic dużych miast, np. w Dusseldorfie 29% powierzchni centrum, w Lipsku 35%, a w ciasnym centrum Londynu aż 51 % [3].

Wraz ze wzrostem nowych inwestycji deweloperskich rośnie również zapotrzebowanie na miejsca parkingowe. Budynki wybudowane w centrach miast muszą posiadać odpowiednią liczbę miejsc parkingowych. Powoduje to, że wraz ze wzrostem liczby inwestycji deweloperskich właściciele parkingów mogą liczyć na większy popyt na parkowanie. W polskiej literaturze przedmiotu nie ma zbyt wielu opracowań teoretyczno - metodycznych dotyczących zarządzania parkingami

i metodami ustalania cen. Można jednak spotkać się z konferencjami naukowymi poruszającymi temat polityki parkingowej w miastach organizowanych przez SITK RP Oddział w Krakowie. O wiele częściej można się z spotkać z budynkami biurowymi, technologicznymi czy centrami logistycznymi niż z wielkopowierzchniowymi parkingami komercyjnymi, w związku z tym wypracowano standardy zarządzania takimi obiektami i poświęcono tej tematyce więcej opracowań. Właściciel takiego obiektu jak parking komercyjny powinien ustalić plan strategiczny opierając się nie tylko na intuicji ale przede wszystkim na badaniach oraz analizach. W planie takim powinny być uwzględnione przede wszystkim:

- grupa docelowa usług parkingowych (np. turyści, mieszkańcy, pracownicy firm, klienci pobliskich sklepów i firm, klienci hoteli),
- planowany poziom wykorzystania powierzchni parkingowej oraz dostępnych pomieszczeń,
- planowany poziom cen,
- możliwa i akceptowana przez właściciela rentowność dostarczania usług parkingowych,
- ryzyko dostarczania usług parkingowych oraz udostępniania powierzchni użytkowych obiektu.

Narastające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe w dużych aglomeracjach i połączeniu z ograniczonymi powierzchniami terenów sprawia, że istnieje potrzeba budowy w Polsce parkingów wielopoziomowych o dużej ilości stanowisk. Muszą to być parkingi zbiorcze o dużych gabarytach, które mogą pomieścić kilkaset a nawet kilka tysięcy samochodów.

W literaturze przedmiotu można spotkać się z wieloma publikacjami na temat problemów parkingowych dotyczących m.in. zbyt dużej ilości samochodów, zarządzania parkingami, czy optymalizacji cen za parkowanie. Badania te najprężniej prowadzone są w Stanach Zjednoczonych, m.in. przez takich autorów jak: R. Arnota [1], D. Shoup [9, 10, 11] czy T. Litman [5, 6].

W terminologii prawno-budowlanej stosuje się następujący podział obiektów parkingowych [3]:

- miejsce postojowe jako pojedyncze miejsce przeznaczone na czasowy lub stały postój samochodu,
- odkryte zgrupowanie miejsc postojowych jako otwarty plac jednopoziomowy,
- otwarty garaż jedno-, dwu- lub wielopoziomowy jako budowla,
- zamknięty garaż wielostanowiskowy jako budynek jedno- lub wielokondygnacyjny.

W artykule przedmiotem badań będą dwie ostatnie z wyżej wymienionej grupy parkingów czyli garaże wielostanowiskowe otwarte lub zamknięte. W dalszej części artykułu będą one nazywane **parkingami wielopoziomowymi**. Wybór tego typu parkingów jako przedmiotu badań wynika z charakterystyki centrów wielkich miast. W dużych aglomeracjach place o dużej ilości miejsc parkingowych są coraz większą rzadkością a przyszłość stanowią właśnie parkingi wielopoziomowe a w szczególności podziemne. Parkingi takie dzięki swojej wielopoziomowej

konstrukcji a dodatkowo usytuowaniu pod ziemią zajmują stosunkowo małą powierzchnię gruntu. Dzięki temu oferują nieporównywalnie większą liczbę miejsc postojowych na m² gruntu niż place parkingowe. Oprócz walorów praktycznych parkingi wielopoziomowe mają również dużo większe walory estetyczne oraz dają się wkomponować w ład przestrzenny i charakter danej lokalizacji. Coraz częściej zdarza się również, że duże parkingi podziemne znajdują się tuż pod skwerami i placami (Plaza Catalunya w Barcelonie, Plaza de Colón w Madrycie, parking pod placem Goethe we Frankfurcie) a także pod boiskami sportowymi (Parking Wawel w Krakowie). Jak wskazuje K. Gradkowski [3] w perspektywie najbliższych lat należy przewidywać w Polsce intensywną budowę parkingów wielopoziomowych, ponieważ jest to jedyny sposób na poradzenie sobie z rozwiązaniem problemu zatłoczenia centrów miast przez wciąż rosnącą liczbę samochodów na ulicach.

Przy ustalaniu cen operatorzy parkingów powinni opierać się na badaniach oraz analizach rynku. Ważne jest jednak jaki charakter ma dany parking (turystyczny, przy galerii, w pobliżu biurowców, itp.) i jego lokalizacja. Badania wskazują, że parkujący niekoniecznie nalegają na bezpłatne miejsca parkingowe. Parkujący są gotowi do płacenia za wygodne miejsca do parkowania a najważniejszą rolę nie odgrywa cena a dostępność i lokalizacja parkingu [12]. Niemal wszystkie samochody przez większość czasu są zaparkowane niż aktywnie używane [3]. Dla większości właścicieli i użytkowników samochodów łatwiej i wygodniej jest, kiedy mają poczucie, że ich samochód jest bezpiecznie przechowywany o ile odbywa się to w odpowiedniej relacji z akceptowaną przez nich ceną [7]. Cena powinna być ustalona w taki sposób, aby dla potencjalnego klienta bardziej opłacalne było zapłacić za postój niż ponieść koszty czasochłonnego i kosztownego poszukiwania miejsca na ulicy czy krawężniku. Podejmując decyzję o wyborze miejsca do zaparkowania potencjalny klient analizuje [10]:

- ceny parkowania na ulicy/krawężniku,
- ceny parkowania na parkingu,
- czasu parkowania,
- czasu spędzonego w poszukiwaniu miejsca do zaparkowania na ulicy/krawężniku,
- kosztu paliwa zużyty na poszukiwanie miejsca,
- liczby osób w samochodzie (pasażerów),
- wartości czasu spędzonego na poszukiwanie miejsca.

Ceny powinny być zatem na tyle optymalne, aby w większości przypadków bardziej rozsądne dla kierowcy było skorzystanie z danego parkingu. S. Stienstra [12] podaje również, że wśród wielu czynników mających wpływ na wybór miejsca do parkowania najważniejsze są:

- odległość od celu, którą trzeba pokonać pieszo (47%),
- cena (16%),
- przyzwyczajenia (10%),
- ograniczenia czasowe (7%).

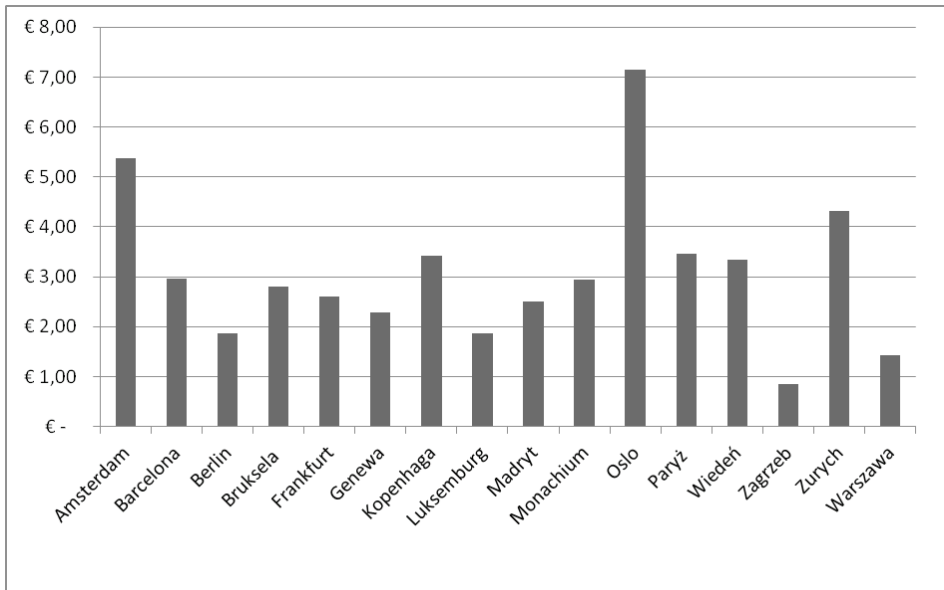
Położenie parkingu w stosunku do miejsca docelowego podróży jest więc najważniejszym czynnikiem wyboru konkretnego parkingu. W takiej sytuacji parkingi w najbardziej atrakcyjnych lokalizacjach mogą sobie pozwolić na ustalenie wyższych cen bez ryzyka utraty znacznej ilości klientów. Jeżeli na rynku nie panuje monopol jednego obiektu parkingowego to musi on oczywiście ustalać ceny biorąc pod uwagę ruch konkurencji. Powszechnie w branży parking uważa się za zapelniony, jeżeli jest on obłożony w 85-90% [6]. G. Pierce, H. Willson, D. Shoup [8] wskazują na podobne wartości i zwracają uwagę, że właśnie obłożenie parkingu w okolicach 85-95% powinno być docelowe. Pozwala to na swobodną rotację samochodów na parkingu umożliwiającą kierowcom szybkie znalezienie wolnego miejsca. Ceny na parkingu nie mogą być zbyt niskie, gdyż parking zapelniony przez większość czasu w 95-100% powoduje nie tylko utratę potencjalnych zysków ale również irytację kierowców nie mogących znaleźć szybko wolnego miejsca. W celu optymalizacji cen na parkingach wielostanowiskowych do ustalania cen wykorzystuje się elementy ekonomii managerskiej.

3. Ceny parkowania w miastach Europejskich

Badanie przeprowadzono we wrześniu 2015 roku na 64 parkingach w większych miastach europejskich. Wybór parkingów oparto na badaniu ADAC z 2013 roku [15], gdzie przeanalizowano 60 ogólnodostępnych parkingów wielopoziomowych w 15 europejskich aglomeracjach pod względem bezpieczeństwa, praktyczności, obsługi i taryf. We wspomnianym badaniu nie znalazło się żadne polskie miasto, dlatego do niniejszej analizy włączono jeszcze Warszawę. Analizie poddano po 4 parkingi w miastach: Amsterdam, Barcelona, Berlin, Bruksela, Frankfurt, Genewa, Kopenhaga, Luksemburg, Madryt, Monachium, Oslo, Paryż, Warszawa, Wiedeń, Zagrzeb i Zurych. Badaniem objęte zostały duże parkingi posiadające powyżej 150 miejsc postojowych. W pierwotnym założeniu w analizie miało być brane pod uwagę również miasto Kraków. W tym drugim co do wielkości mieście w Polsce nie doszukano się jednak 4 parkingów spełniających warunki ilości miejsc postojowych oraz ogólnodostępności. Baza stawek za parkowanie została zebrana we wrześniu 2015 roku. Ceny za postój uzyskiwano z oficjalnych stron internetowych parkingów. W niektórych przypadkach strony internetowe nie posiadały cenników lub informacje na nich zawarte były niepełne. Wówczas konieczne było wysłanie zapytania mailowego lub bezpośredni kontakt telefoniczny. Istnieje duże zróżnicowanie, co do ustalania przez parkingi przedziałów czasowych za które naliczane są stawki cenowe. Podczas tworzenia bazy danych spotkano się z naliczaniem co 1 minutę, co 7 minut, co 20 minut, co 30 minut oraz stawki za każdą rozpoczętą godzinę. W wielu lokalizacjach napotkano na zróżnicowanie cen pomiędzy poszczególnymi przedziałami czasowymi np. inne kwoty obowiązywały w ciągu pierwszych 30 minut, czy też każda następna godzina parkowania charakteryzowała się inną stawką. Spotkano się również z różnymi poziomami cen w za-

leżności od pory dnia. Ze względu na tak duże zróżnicowanie taryf, w celu uzyskania rzetelnej porównywalności cen zdecydowano się przyjąć poniższe założenia:

- dla porównania cen wybrano stawkę za pierwszą godzinę parkowania,
- przyjmuje się, że parkowanie odbywa w dni robocze o godzinie 12.00,
- cena za godzinę ustalana jest jako ta, którą klient zapłaciłby parkując dokładnie 60 minut w danej lokalizacji,
- cena jest wyrażona w Euro (ceny w lokalizacjach o innej walucie zostały przeliczone wg średnich kursów walut EBC [16]),
- średnia stawka za godzinę w danym mieście jest średnią ceną z 4 znajdujących się w nim parkingów objętych badaniem.



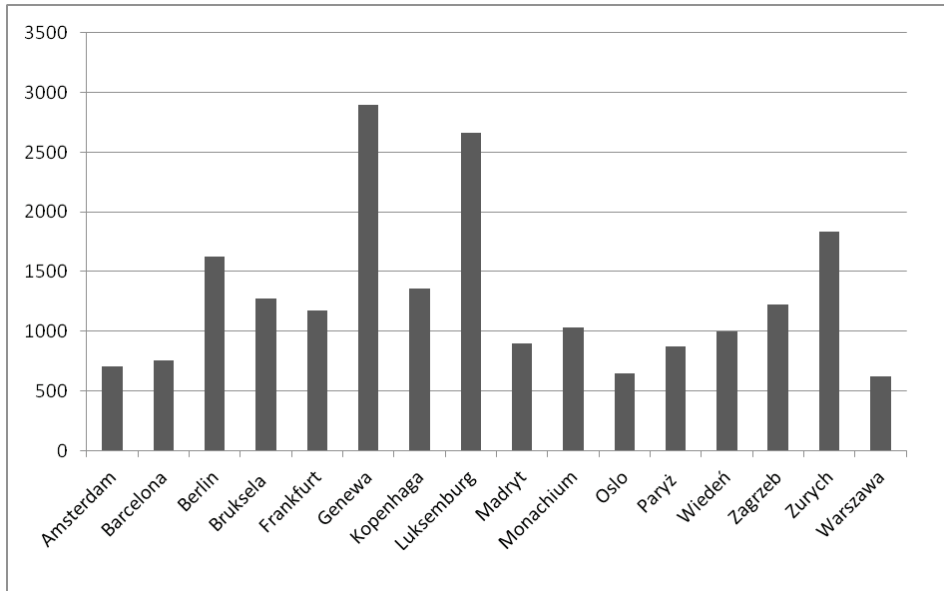
Rys. 1. Średnia stawka za pierwszą godzinę parkowania

Źródło: opracowanie własne

Jak wynika z powyższego wykresu (rys. 1), z najdroższymi parkingami można się spotkać w Oslo, gdzie średnia stawka za godzinny postój wyniosła 7,15 €. Najwyższą odnotowaną stawką w całym badaniu odnotowano również w Oslo na Parkingu Aker Brygge P-Hus. Drugim najdroższym miastem do parkowania był Amsterdam, gdzie średnia cena za godzinę wyniosła 5,38 €. Następnym w kolejności miastem z najwyższymi stawkami był Zurych gdzie średnia cena za godzinę wyniosła 4,31 €. Najtańszymi miastami okazały się: Zagrzeb (0,85 €/h), Warszawa (1,43 €/h), Berlin (1,88 €/h) i Luksemburg (1,88 €/h). Najtańszy parking to parking przy ul. Rondo ONZ 1 w Warszawie ze stawką 2 zł za pierwszą godzinę parkowania.

Średnia stawka za godzinę dla wszystkich 64 badanych parkingów wyniosła 3,07 € a mediana 2,75 €. Różnica pomiędzy najniższą a najwyższą stawką wyniosła aż 7,10 €.

Badaniu poddano również stosunek cen w poszczególnych miastach do średnich miesięcznych zarobków brutto w danym kraju. Dane o średnich zarobkach pobrano ze strony Europejskiej Komisji Gospodarczej [17]. W celu zobrazowania poziomu cen usług parkingowych w stosunku do średnich miesięcznych zarobków, wykorzystano wskaźnik mówiący o tym ile postojów godzinowych (wg. przyjętej w badaniu stawki za 1 godzinę parkowania) można kupić za średnie wynagrodzenie miesięczne.



Rys. 2. Ilość postojów godzinowych, którą można kupić za średnie wynagrodzenie miesięczne w danym kraju

Źródło: opracowanie własne

Jak widać na rys. 2 dla mieszkańców Szwajcarii ceny za parkowanie w ich kraju najmniej uszczuplają ich budżet biorąc pod uwagę ich średnie zarobki. Za miesięczną pensję mogą kupić prawie 2900 postojów godzinnych w Genewie i 1800 w Zurychu. W podobnej sytuacji są Luksemburczycy, którzy mogą sobie pozwolić na zakup prawie 2700 postojów godzinnych. Stawki parkingowe są najbardziej dotkliwe dla mieszkańców Polski, gdzie za średnie miesięczne wynagrodzenie mogą oni zakupić w centrum Warszawy 620 postojów godzinnych. Podobny wskaźnik uzyskała Norwegia, co może być sporym zaskoczeniem. W Norwegii za średnie wynagrodzenie miesięczne można zakupić 644 postojów godzinnych. Jak widać w Norwegii wielokrotnie wyższe zarobki w stosunku do innych krajów Europy idę w parze z wysokimi cenami za parkowanie. Podobna sytuacja jest w Holandii, gdzie w Amsterdamie za średnie wynagrodzenie można kupić 708 postojów godzinnych.

4. Podsumowanie

Przeprowadzone badanie pokazało, że ceny za parkowanie w centrach miast europejskich są bardzo zróżnicowane. Różnice pomiędzy najniższą stawką a najwyższą sięgają ponad 7 €. Najwyższe średnie stawki posiada Oslo w Norwegii (7,15 €/h) a najniższe Zagrzeb w Chorwacji (0,85 €/h). Odnosząc się do sytuacji w Polsce to na przykładzie Warszawy widać, że stawki za parkowanie w stosunku to stawek europejskich nie są wcale wysokie. Biorąc jednak pod uwagę stosunek średnich zarobków do stawek za parkowanie to Polska na tym tle wypada najgorzej. Przedmiotowe badanie oparte jest jednak na stosunkowo niewielkiej liczbie parkingów. Aby uzyskać pełniejszy obraz cen usług parkingowych należałoby przeprowadzić badanie na znacznie większej próbie oraz włączyć do badania parkingi naziemne (place parkingowe). Interesującą kwestią, którą warto zbadać, jest również zależność stawek za parkowanie od jakości wykonania i wyposażenia parkingu oraz usług dodatkowych (możliwość ładowania samochodów elektrycznych, myjnia, ochrona).

Bibliografia

- [1] Arnott R., Spatial competition between parking garage and downtown parking policy. *Transport Policy*, 2006, 13(6), pp. 458–469.
- [2] Foryś I., Zarządzanie nieruchomościami komercyjnymi. Wydawnictwo „Poltext”, Warszawa, 2006.
- [3] Gradkowski K., Wielopoziomowe budowle parkingów w dużych miastach. *Przegląd Komunikacyjny*, 2009, nr 4, pp. 41- 47.
- [4] Brzeski J.W., Cichoń D., Jurek K., Rogatko B. (red.), Nieruchomości w Polsce, pośrednictwo i zarządzanie. Europejski Instytut Nieruchomości, Warszawa, 2008.
- [5] Litman T, *Parking Management Strategies, Evaluation and Planning*. Victoria Transport Policy Institute, 2013.
- [6] Litman T. *Parking Management Best Practices*, Victoria Transport Policy Institute, Berkeley, California, 2007
- [7] Manville M., Shoup D., People, Parking, and Cities. *Journal of Urban Planning and Development*, 2005, Vol. 131, No. 4, pp. 233-245.
- [8] Pierce G., Willson H., Shoup D., Optimizing the Use of Public Garages: Pricing Parking by Demand. *Transport Policy*, November 2015, Vol. 44, , pp. 89–95.
- [9] Shoup D., The High Cost of Free Parking, *Journal of Planning Education and Research*, 1997 Vol. 17, No. 1, , pp. 3-20.
- [10] Shoup D., Cruising for Parking. *Transport Policy*, 2006, Vol. 13, No. 6, pp. 479-486.

-
- [11] Shoup D., On-Street Parking Management or Off-Street Parking Requirements. *ACCESS*, Spring 2013 No. 42, , pp. 38-40.
- [12] Stienstra S., Parkowanie – problem wyboru. Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK w Krakowie – Polityka Parkingowa w Miastach, 2000, nr 38(79), Kraków.
- [13] Ustawa z dnia 24 kwietnia 1964 roku Kodeks Cywilny (Dz.U. 1964 nr 16, poz. 93, z późn. zm.)
- [14] Wiśniewska M. A., Inwestowanie w nieruchomości na rynkach międzynarodowych: analiza komparatywna efektywności. Wydawnictwo Naukowe PWN SA, 2011, Warszawa.

Strony internetowe:

- [15] <https://www.adac.de/infotestrat/tests/strassen/parkhaustest/2013/default.aspx>
- [16] <https://www.ecb.europa.eu/stats/exchange/eurofxref/html/index.en.html> dostęp 18.09.2015
- [17] <http://w3.unece.org/PXWeb/en>

