

ОБЩЕРОССИЙСКИЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ О СПЕЦТЕХНИКЕ



**МИНСКИЙ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ
ЗАВОД**

РЕКЛАМНО-ИНФОРМАЦИОННОЕ ИЗДАНИЕ



ИЗБИРАТЕЛЬНЫЙ ХОЛОД
мультитемпературные
рефрижераторы
стр. 52

СТТ 2016

17-я Международная специализированная выставка
«Строительная Техника и Технологии» 31 мая - 4 июня

Приглашаем посетить стенд Минского автомобильного завода
по адресу: Московская область, г. Красногорск, 65-66 км МКАД
ВК «КрокусЭкспо», павильон №3, зал № 14, место № 14-520

УНП 100320487 ОАО «МИНСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД» - управляющая компания холдинга «БЕЛАВТОМАЗ»

АВТОУЛЕЙ: РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ ПАРКОВКИ?

ПРОБЛЕМА МЕСТА ДЛЯ ПАРКОВКИ АВТОМОБИЛЕЙ — ОСТРАЯ БОЛЬ ЛЮБОГО СОВРЕМЕННОГО МЕГАПОЛИСА. РАЗРЕШИТЬ ЕЕ НА ПРОТЯЖЕНИИ ДЕСЯТИЛЕТИЙ БЕРУТСЯ ДЕСЯТКИ ИЗОБРЕТАТЕЛЕЙ И ИННОВАТОРОВ ПО ВСЕМУ МИРУ. СВОЕ ВИДЕНИЕ ТОГО, КАКОЙ ДОЛЖНА БЫТЬ ЭФФЕКТИВНАЯ ПАРКОВКА В БОЛЬШОМ ГОРОДЕ, ИМЕЕТ И ВАДИМ СТЕПАНОВ, ДИРЕКТОР ПАО «РОСТОВСКИЙ МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД». ЗАПАТЕНТОВАННАЯ ИМ РАЗРАБОТКА НОСИТ НАЗВАНИЕ АВТОУЛЕЙ, И В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ВАДИМ СТЕПАНОВИЧ ИЩЕТ ПАРТНЕРОВ ДЛЯ ЕЕ РЕАЛИЗАЦИИ. ОН ЛЮБЕЗНО СОГЛАСИЛСЯ ОТВЕТИТЬ НА РЯД ВОПРОСОВ КОРРЕСПОНДЕНТА НАШЕГО ЖУРНАЛА.



— *Автоулей — это только идея или нечто большее?*

— Идеей Автоулей были с 2005-го по 2015 год. Сейчас это еще не то, что решило бы проблему парковки, даже в одном месте, но уже нечто много большее, чем идея.

— *В чем принципиальное отличие вашей разработки от других решений в этой области?*

— Утверждаю, что это глубоко проработанное решение, которое позволит любому количеству автомобилей стоять, не занимая дорогостоящего городского пространства. Более того, в подавляющем большинстве случаев использование Автоулей будет экономить время владельца машины, и эта экономия будет очень значительной.

— *За счет чего такие чудеса?*

— Автоулей — это многоместные автоматические парковки, которые можно строить там, где другое строительство невозможно, даже на центральных улицах, не занимая проезжей части и не мешая движению в процессе их возведения. Рационально строить Автоулей и во дворах.

— *А как же коммуникации, соседние здания?*

— Строительство ведется по уникальной бескотлованной технологии — без нарушения устоявшегося грунта. На соседние здания отрицательного воздействия также нет. Отсутствие коммуникаций на территории 18x8 метров уже позволяет вести оптимальное строительство. При некотором принципиальном удорожании достаточно и участка размером 6x4 метра, свободного от коммуникаций. Реальным ограничением являются подземные воды: на таких территориях (в масштабе города это единицы процентов) строительство Автоулей ограничено. Если в центре большого города для возведения других парковок место найти трудно, то для Автоулей сложно отыскать место, на котором строить их нельзя или сложно.

— *Предположим, что так оно и есть. Но на первый взгляд выглядит это как дорогостоящая забава...*

— Реально же все наоборот. Я убежден, что по мере развития проекта он будет успешен как в экономическом плане, так и в функциональном. Для современного города пришло время, когда существуют только два реальных решения проблемы: или сильно ограничивать нахождение стоящих автомобилей в центре города (неудобств при этом уйма), или же строить многоуровневые парковки. И Автоулей, кроме их вышеуказанных преимуществ, будут самыми дешевыми в строительстве и эксплуатации.

— *Общезвестно, что стоимость квадратного метра под землей в 1,5–2 раза дороже наземного...*

— О такой «аксиоме» слышаны все, но способен ее опровергнуть. Доказывать

и спорить не буду, просто поясню. Себестоимость можно разбить на три части: оборудование, материалы и работа. Мой опыт создания медицинских изделий, опережающих мировой уровень, на многие годы позволяет мне быть уверенным, что и в случае с Автоулями так называемое импортозамещение даст значительный эффект по оборудованию. В зависимости от ряда факторов затраты на материалы для возведения наземного здания и всех его функций могут быть как больше, так и несколько меньше, чем на Автоулей. Однако, если учесть и расходы на отделочные материалы, Автоулей будет в выигрыше. Уже опробованная технология проведения работ позволяет быть уверенным, что эффективность работ будет значительной. Поэтому я готов гарантировать себестоимость одного парковочного места, намного ниже, чем пропорциональная цена оборудования, которое можно сейчас купить. Цена такого оборудования, обеспечивающего функционирование одного места составляет ориентировочно 250 тысяч рублей.



— *Вы считаете, что надземные механизированные парковки — это прошлое?*

— Конечно, нет. В определенных ситуациях это будет лучшее решение. Рад был бы и сам поучаствовать в одном из таких проектов, если бы партнер взял на себя здание, а я — оборудование. Но преимуществ именно у Автоульев очень много, и я пытаюсь сфокусировать свои усилия на них.

— *А если сравнивать занимаемые территории и количества мест на них?*

— Видов надземных (как и подземных) стоянок может быть много. Сравним Автоулей с надземным аналогом. Если автоулей над землей занимает, кроме въезда и выезда, участок около 6х3 м, высотой 4 метра, и под землей количество ярусов может быть очень большим, то надземная стоянка — это высотное здание с основанием 18х8 метров, которое непросто разместить в центре. По количеству мест для Автоульи я считаю оптимальным предел от 12 (если меньше, то стоимость оборудования в расчете на место возрастает) до 40 (если больше — увеличивается время получения автомобиля), который в отдельных случаях может значительно расширяться.

— *А если сравнить многоэтажные механизированные и не механизированные парковки?*

— Не механизированные проще в изготовлении. Уверен, что их эпоха на исходе. Без учета стоимости земли, механизированные выходят дороже за счет дороговизны оборудования. Расход же стройматериалов на одно место механизированной стоянки — в разы меньше. Уже сейчас качество разработки определяет, что дешевле. Плюс в механизированной стоянке нет человека.

— *А это действительно плюс?*

— Огромный. Эмоциональный — нет мучительного для многих маневрирования, тратится меньше времени, не надо находиться в замкнутом пространстве, гарантирована сохранность автомобиля. Экономический — намного меньше затраты на отделку, некоторые функции много дешевле и надежней, например пожаротушение.

— *Давайте вернемся к месту между идеей и работающим проектом, где вы сейчас находитесь. Что вообще есть, кроме идеи?*

— Проведены испытания макета Автоульи со всеми основными функциями на реальных нагрузках (автомобили). Опробован ряд вариантов оборудования и технологий. Выбран комплект основного оборудования, которое можно ставить на серийное производство как для установки на Автоульи, так и для уникальных техпроцессов строительства. Наконец, имеется патент с приоритетом 2007 года.

— *А чего не хватает?*

— При полной уверенности, что в разумно короткое время я могу создать все необходимое для массового строительства Автоульев, есть трезвое понимание, что без серьезного партнера или нескольких мне Автоульи внедрить не удастся.

— *Чего именно вы ждете от партнеров?*

— Организационной поддержки в широком смысле, частью которой будут разрешительные документы плюс, обязательно, некоторое финансирование. Или же просто финансирование, но большее.

— *А что при этом получит партнер?*

— В зависимости от конкретной договоренности и степени участия получает он вот что: возможность участия в работах и получения прибыли от них, и далее — от авторских прав до старшинства в проекте, который в перспективе приобретет впечатляющий масштаб.

— *Как вообще появился этот термин — Автоулей?*

— Это придуманное нами — мной и командой единомышленников — слово, которое, надеемся, станет брендом. В настоящее время идет процесс регистрации этого товарного знака.

— *Много в мире аналогичных Автоульей действующих систем?*

— По своему типу Автоулей относится к механизированным парковкам. Первые надземные механизированные парковки были уже в 30-е годы прошлого столетия. В конце XX века были уже и подземные. Все они разные между собой.

В чем-то концепция Автоульи похожа на некоторые другие парковки. Когда я получил патент в 2007 году, близких аналогов, видимо, не было. Когда я начал ре-

ализовывать проект, то был готов, что есть что-то близкое. Даже могла оказаться копия. И даже просто копия с созданием оборудования по принципу импортозамещения и создание высокоэффективной технологии было бы нужным, важным результатом, переводящим решение задачи в область реальных цен. После ряда переговоров, где мне говорили, что «такое уже есть» и показывали аналоги, у меня сложилась уверенность, что ничего аналогичного Автоульи нет.

Наиболее близкие аналоги также имеют минимально занимаемое место над землей, но строятся «котлованным» методом. Уверен, что моя технология принципиально эффективней.



— *А как насчет возникающих при эксплуатации механических вибраций? Ведь под землей находятся фундаменты зданий и много чего еще...*

— Вибрация даже внутри самого Автоульи — минимальная, и вряд ли существуют приборы, способные зафиксировать ее воздействие рядом. Но даже если бы в Автоулье можно было бы искусственно организовать какую-то вибрацию то, как физик, уверен, что и в этом случае ее воздействие на окружающие здания за целый день были бы меньше, чем один проезд грузовика.

— *И последний вопрос, если позволите. Грунты везде, даже в пределах одного большого города, разные. Все ли они пригодны для строительства Автоульев?*

— Насчет разности грунтов согласен: полноты объективной информации здесь нет. Реальным же ограничением пока являются только подземные воды. Но и это не причина отказа от строительства: там, где невозможно построить много уровней, можно построить несколько. Когда проект получит развитие, появятся модификации Автоульев, эффективные даже в ситуациях, связанных с ограничениями.