

16 → Если же развитие территории резко обгоняет развитие транспортной инфраструктуры, это становится моментально заметно по ситуациям на дорогах, отзывам о работе общественного транспорта и общему настрою населения, вынужденного претерпевать неудобства при переездах по городу.

Но в бюджете средств нет, и городские власти в последние годы пытаются привлекать в транспортные проекты частных инвесторов. Вала желающих, впрочем, пока нет. «Мы много говорим об огромном потенциале строительства платных дорог, транспортно-пересадочных узлов, общественного транспорта. Но роль государства в движении таких проектов пока превалирует, а инвесторы проявляют осторожность. Кто-то должен заплатить за трудоемкую и длительную подготовку участков, урегулирование прав собственников тех участков, которые могут попасть в зону строительства, и обе стороны считают, что это не должны быть их расходы. Если же рассмотреть даже саму возможность освобождения территорий, занятых в Москве или Петербурге железными дорогами и вокзалами, подумать о том, чтобы сделать эти трассы подземными, освобождая землю города под другие функции, эта задача становится почти невыполнимой, так как земля железнодорожных магистралей находится в федеральной (а не городской) собственности и оформлена на государственную монополию. И это только один пласт проблем. Есть также вопросы не до конца введенного в действие законодательства о ГЧП, определяющего основы прав частного инвестора на создаваемый при его участии актив недвижимости в виде транспортной инфраструктуры», — рассказывает об основных проблемах, связанных с привлечением инвестиций в транспортную отрасль, Ольга Грачева, директор по развитию ГК «Спектрум».

Александр Арский, доцент кафедры «Маркетинг и логистика» ФГОУ ВО «Финансовый университет при правительстве Российской Федерации», считает, что долгосрочное инвестирование в транспортную инфраструктуру не является приоритетом российского бизнеса. «Бизнес сегодня, как, впрочем, и всегда, интересуется минимальными сроками окупаемости проектов. Таким образом, рассматривая, например, перспективы участия бизнеса в строительстве платных дорог, а точнее его неучастия в этом строительстве, нужно принять во внимание протяженность таких дорог как таковых („длиннее и шире — значит дороже“) и наличие альтернативных, дублирующих магистралей. Принимая во внимание стоимость денег в наши дни, то есть кредитование бизнеса под 20%, трудно найти энтузиастов, рвущихся в дорожное строительство. Частно-государственное партнерство, гармонизация выдачи разрешений на строительство — это необходимые, но не достаточные шаги для государства, желающего совершить качественный рывок в сфере развития транспортной инфраструктуры», — рассуждает эксперт.

**В ПАРТНЕРСТВЕ** Проекты транспортной инфраструктуры в мировой практике все чаще осуществляются в режиме государственно-частного партнерства. В первую очередь из-за возможности единовременного привлечения значительных сумм внебюджетных средств и распределения



ПРОЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В МИРОВОЙ ПРАКТИКЕ ВСЕ ЧАЩЕ ОСУЩЕСТВЛЯЮТСЯ В РЕЖИМЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

рисков между государством и бизнесом. При разработке сбалансированной схемы такого партнерства финансовые модели подобных проектов могут быть интересны инвесторам.

«С точки зрения развития транспортной инфраструктуры схема ГЧП является единственным возможным способом реализации крупных инфраструктурных проектов в Санкт-Петербурге», — уверен Евгений Богданов, генеральный директор финского проектного бюро Rumpu.

«Примером подобного партнерства, кроме достаточно известного проекта ЗСД, может стать проект реконструкции трамвайных линий в Красногвардейском районе, по которому город уже сформировал конкурсную документацию. Группа ЛСР заинтересована в участии в конкурсе, поскольку в данный момент транспортная инфраструктура является одним из интересующих нас направлений бизнеса. Наш интерес заключается в создании эффективного объекта, способного обеспечить качественные и комфортные условия для перемещения граждан нашего города. Уверен, что транспортная инфраструктура и строительство жилья должны служить одной цели — созданию комфортной среды обитания граждан нашего города», — говорит член правления, заместитель генерального директора группы ЛСР Борис Мурашов.

**ОБЩЕСТВЕННОЕ ВАЖНЕЕ ЛИЧНОГО** Одной из важных составляющих гармоничного развития мегаполиса является общественный транспорт.

Господин Богданов говорит: «Ключевая тенденция на Западе заключается в том, что значение общественного транспорта там выше, чем в России. В Европе предусмотрено больше видов пассажирских перевозок и больше остановок. Кроме того,

такой вид транспорта имеет приоритетное значение на городских дорогах. В связи с этим люди перемещаются на общественном транспорте значительно быстрее, чем на личном. Автобусы ездят по выделенным полосам, и для них создана специальная инфраструктура».

Начальник отдела маркетинга ЗАО «БФА-Девелопмент» Яна Булмистре добавляет: «В Петербурге одним из последних нововведений, вызвавших общественный резонанс, является платная парковка в центре. Для большинства европейских городов подобная практика — не редкость, тем более что до центров некоторых городов можно добраться только на общественном транспорте. Однако в Европе развиты перехватывающие парковки — Park & Ride. В нашем городе-многомиллионнике на сегодняшний день перехватывающих парковок насчитывается всего двенадцать. Как следствие, мест для всех не хватает, а все дворы и улицы, расположенные на границах платной зоны парковки, забиты до предела».

Еще одно направление, которое, на взгляд госпожи Булмистре, необходимо развивать в Петербурге, — метрополитен. «В Париже, где метро является одним из ключевых видов транспорта, расстояние между станциями — около 500 метров. В Петербурге эта цифра составляет в среднем 1,5 км. Более того, в некоторых районах активной застройки вообще нет станций метрополитена, что создает дополнительные неудобства для жителей и гостей города», — сетует она.

Игорь Кокорев, руководитель отдела стратегического консалтинга Knight Frank St. Petersburg, говорит: «В Европе тренды последнего времени — качественный общественный транспорт, хорошая пешеходная доступность от остановок общественного транспорта и велосипе-

дизация. Также ведутся разработки новых видов общественного транспорта с автоматизированным управлением и высокими характеристиками экологичности. Экология вообще имеет большое значение в жизни крупных городов, поэтому такой вид наземного общественного транспорта, как трамвай, развивается во многих городах. При этом в наиболее крупных городах системы метро дополняет система пригородных электропоездов, нередко тесно интегрированных с внутригородским общественным транспортом (например RER). Там, где это не было сделано на должном уровне сразу, а также при планировании новых проектов, повышенное внимание уделяется транспортно-пересадочным узлам (ТПУ). Такие комплексы позволяют как сократить время на передвижение, так и сделать пересадки и ожидание транспорта более комфортабельными. При этом большие потоки пассажиров, а также расположение в значимых местах городской среды часто делают ТПУ весьма привлекательным для инвестиций — реализация здесь комплекса торговых и сервисных помещений может принести существенный доход. А хорошая транспортная доступность ТПУ из разных мест может создать потенциал для размещения офисов, а иногда и гостиниц».

Ольга Шарыгина, управляющий директор департамента управления активами NAI Becar, согласна с такой точкой зрения: «Сейчас наиболее актуальными проектами являются транспортно-пересадочные узлы. В Петербурге есть очень много узлов, которые можно развивать, сделать современными, удобными, комфортными, прибыльными, совмещающими в себе несколько функций (транспортную и коммерческую). Такого рода проекты способны привлечь частных инвесторов, в отличие от, например, развития велосипедных дорожек». В будущем, считает она, для борьбы с автомобильными пробками развитие получат проекты строительства двух- и трехэтажных магистралей. Также госпожа Шарыгина считает, что создание платных парковочных пространств — очень актуальная тема для города и привлекательная для иностранных инвесторов.

Александр Дьяконов, руководитель направления Fresh компании FM Logistic, согласен: «Проще всего, на мой взгляд, привлекаются инвесторы в строительство перехватывающих стоянок с правом их последующей эксплуатации или транспортно-пересадочных узлов с правом распоряжения выделенной под них территорией. Санкт-Петербург в данном случае не является исключением».

«Впрочем, представители иностранных компаний, готовых вкладываться в строительство платных парковок в России, отмечают, что продвижение данных проектов — сложная задача ввиду большого количества как административных, так и экономических барьеров», — считает госпожа Шарыгина.

«Перспективное направление „оживления“ бизнеса в транспортной сфере — это и строительство в мегаполисах перехватывающих парковок, многоэтажных подземных гаражей с лифтовой подачей автомашин. В этих проектах возможно участие муниципалитетов, интерес которых заключается в создании дополнительных рабочих мест на этапе строительства и эксплуатации таких объектов», — резюмирует господин Арский. ■