

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ URBAN WEEK

ДЕВЕЛОПЕРОВ ПРОСЯТ
ВЫСКАЗЫВАТЬСЯ
КОНКРЕТНЕЕ / 14
ИНВЕСТОРЫ ОЗЕЛЕНЯТСЯ
НА ПАРКАХ / 15
ВЕЛОДОРОЖКИ ПРИВЕДУТ
К ЭКОНОМИИ / 18
РАЗМЫВАНИЕ
ЦЕНТРА / 21

Вторник, 17 ноября 2015 №211
(№5721 с момента возобновления издания)
Цветные тематические страницы №13–28
являются составной частью газеты «Коммерсантъ»
Рег. №01243 22 декабря 1997 года

Коммерсантъ
в Санкт-Петербурге

BUSINESS GUIDE

ПАРТНЕР ВЫПУСКА



РЕКЛАМА



ВАЛЕРИЙ ГРИБАНОВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«URBAN WEEK»

ОБОЙТИ ЕВРОПЕЙСКИЕ ГРАБЛИ

О комфортной городской среде петербургские градостроители заговорили относительно недавно. Еще несколько лет назад вопроса о том, комфортны ли для обитания новые кварталы, перед застройщиками не стояло: квартиры и так разбирали как горячие пирожки — кто приобретал жилье с инвестиционными целями, кто для улучшения жилищных условий. Но черед кризисов и усиливающаяся конкуренция среди застройщиков сменила приоритеты граждан. Теперь покупатель пошел разборчивый: понимает, что доход будет приносить не абы какая квартира, да и продать с выгодой в будущем можно уже не всякое жилье. Поэтому все большее число девелоперов позиционируют свои проекты не просто как новые дома, но как некую новую комфортную среду обитания.

Впрочем, на окраинах объема ввода домов-муравейников только увеличиваются. Приезжающие к нам западные урбанисты предупреждают: в таких кварталах в будущем может сформироваться гетто. И действительно, проекты, на 70% состоящие из «однушек», вряд ли могут рассматриваться кем-то как место длительного проживания. Постепенно доля сдаваемого жилья в таких домах будет расти, в силу низкого качества и высокой конкуренции цена аренды будет невысокой, а потому основными жильцами таких домов будут становиться мигранты. И лет через 15–20 случится ровно то, о чем нас предупреждают сегодня уже наступившие на эти грабли европейские урбанисты.

Но от строителей ждать сознательности не стоит: отказываться от строительства 25-этажек в пользу комфортных трех-четырёхэтажных кварталов готовы не всякие девелоперы, ведь в задачу строителей входит скорейшая реализация проекта с максимальной выгодой.

Однако о перспективах такого жилья в первую очередь стоит задуматься покупателям, совершающим вложения в дома-муравейники с инвестиционными целями, поскольку квартира в гетто большого дохода не принесет.

Также об этом стоит подумать и чиновникам — ведь градостроительное регулирование находится в их руках. Но чиновники пока заметных усилий в этом направлении не делают. В конце концов расхлебывать последствия нынешних градостроительных ошибок будут уже другие сити-менеджеры.

ДЕВЕЛОПЕРОВ ПРОСЯТ ВЫСКАЗЫВАТЬСЯ КОНКРЕТНЕЕ

НА ФОРУМЕ PROURBAN, КОТОРЫМ ОТКРЫЛАСЬ МЕЖДУНАРОДНАЯ НЕДЕЛЯ УРБАНИСТИКИ URBAN WEEK, ГОВОРИЛИ О СТРАТЕГИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ ГОРОДА. ВОПРОС, КОТОРЫЙ ПОДНИМАЛСЯ УЖЕ НЕОДНОКРАТНО, В ЭТОТ РАЗ СТАЛ БОЛЕЕ ПРЕДМЕТНЫМ. ЗАСТРОЙЩИКАМ ПРЕДЛОЖИЛИ ПРИХОДИТЬ В СМОЛЬНЫЙ С КОНКРЕТНОЙ ПОВЕСТКОЙ И ПЕРЕХОДИТЬ В РАБОЧИЙ РЕЖИМ. АГАТА МАРИНИНА



УЧАСТНИКИ ФОРУМА ПРЕДЛОЖИЛИ НЕСКОЛЬКО РЕЦЕПТОВ СОЗДАНИЯ КОМФОРТНОЙ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ

Председатель комитета по градостроительству и архитектуре, главный архитектор Санкт-Петербурга Владимир Григорьев первым делом напомнил о том, что в городе принята «Стратегия развития до 2030 года». И именно с этим документом, обратил он внимание девелоперов, должны согласовываться все инициативы. Кроме того, существует генеральный план, который является основным документом, регулирующим градостроительный процесс. По словам Владимира Григорьева, власти рассчитывают, что в его обновленной версии от большей части противоречий, которые отмечались в документе, удастся избавиться. В Смольном полагают, что в процессе разработки нового Генплана было бы уместно определить «пространственную доктрину», которая бы обосновывала регулирование этажности и высотности. Документ будет обсуждаться с общественностью и, как обещают инициаторы, даст стимул для бизнеса. Что касается другого важного для города документа — нормативов градостроительного проектирования, то, по словам Владимира Григорьева, они к концу года мо-

гут быть если не приняты, то, по крайней мере, подготовлены. В ближайшее время Правила землепользования и застройки пройдут установленную законом процедуру общественных обсуждений, принятие предложений и поправок произойдет в соответствии с регламентом. «Необходимость определенных оптимизационных улучшений назрела», — констатировал он.

Девелоперы подчеркивают, что к таким важным документам городского развития необходимо привлекать профессиональное сообщество. Вице-президент банка ВТБ Александр Ольховский обратил внимание, что на этапе разработки «Стратегии-2030» девелоперы активно не были привлечены.

Владимир Григорьев заметил, что участие бизнеса и общественности обычно в принципе не уходит дальше публичных рассуждений. «Если бы после каждого мероприятия возникал конкретный документ, мы бы могли его рассматривать и понять, что нужно делать сейчас, а что можно отнести к стратегическим целям. Власти готовы услышать, мы открыты к предложениям», — подчеркнул глава КГА.

По мнению Александра Ольховского, наличие масштабных проектов, влияющих на окружающее пространство, должно быть одним из приоритетов для властей Петербурга. На вопрос о том, какие территории стоит развивать в первую очередь, ответил Владимир Григорьев. По мнению главного архитектора Санкт-Петербурга, наиболее перспективным является «серый пояс». «Это ключ и к полицентрическому развитию нашего города, и к возможностям создания новой среды, и к минимизации транспортных перемещений, — уверен Владимир Григорьев. — Это наш вектор развития».

Руководитель архитектурной мастерской Futura Architects Олег Манов считает, что для создания гармоничной городской среды недостаточно следовать нормам: необходимо вдохновляться городом, а именно его историческим центром. «Важный пункт — иерархия пространств. В более или менее крупном жилом квартале у нас должна быть некая открытая общественная зона, должны быть места для тихого отдыха, для активных видов спорта, для детей, и желательно разных возра-

тов. И этому мы должны учиться в исторических частях города», — уверен Олег Манов.

У КОМФОРТНОЙ СРЕДЫ МНОГО ГРАНЕЙ Обсуждение стратегических документов и вопросов поправок в основные документы плавно перешло в более практическую плоскость. «Эта тема в том или ином виде активно обсуждалась на форуме, но до конца она не исчерпана. Нынешняя ситуация обусловлена несколькими факторами. С одной стороны, конкуренция между девелоперами уже начала носить качественный характер: помимо строительства квадратных метров, застройщики стали думать об архитектурном облике объектов, насыщенности социальными объектами, решать вопросы транспортной доступности. С другой стороны, мы видим, что со стороны федеральных и городских властей идет определенное ужесточение регулирования рынка, и когда все это накладывается на общеэкономическую ситуацию, санкции и положение на валютных рынках, девелопер вынужден думать об экономии. Причем о тотальной экономии — начиная от сокра-

щения персонала и заканчивая снижением затрат на стройматериалы и так далее. С третьей стороны, есть спрос, который в нынешней экономической ситуации все же ориентируется на цену», — отметил вице-президент РГУД Павел Гончаров.

Первый заместитель генерального директора ГК «Пионер», направление «Санкт-Петербург», Константин Ковалев считает, что формирование комфортной среды не является чем-то дорогим, но есть области, на которые у ряда девелоперов фокус просто не направлен. «ГК „Пионер“ точно идет по пути нового урбанизма, кто-то из девелоперов, стремясь сделать низкую себестоимость, — нет. Может быть, цена за квартиру в таких комплексах ниже, но жить там менее комфортно. И только когда люди выезжают, они начинают понимать, насколько важна не только сама квартира и какой вид из окна, но также важны и места общего пользования, и входные группы, и двор, не говоря уже об объектах социнфраструктуры — школах, садах, магазинах. Все это, конечно, обязательно должно быть», — говорит он.

По словам руководителя аналитиче-

ского центра ФСК «Лидер» Екатерины Антарева, даже в кризис можно и нужно выводить проекты более высокого уровня, главное — стремиться сохранить баланс и не перекладывать все затраты по созданию комфортной среды на плечи покупателей.

КОМФОРТ В МАСШТАБЕ РАЙОНА Между тем, как констатировали участники, зачастую качество жизни во вновь создающихся территориях оставляет желать лучшего. Шаг в этом направлении, который напрашивается, — проведение градостроительных конкурсов, в том числе и определяющих вектор развития.

Конкурсы по определенным территориям проводятся, но они носят закрытый характер. Так, Glorax Development в настоящее время проводит конкурс по разработке архитектурно-градостроительной концепции развития намывных территорий на Васильевском острове. По словам директора по развитию Александра Моторина, для компании важно создать такой облик, который не потерял бы актуальность сразу после строительства. «Главное, чтобы район не стал градостроительным разбазари-

ванием величайшего потенциала и актива, — уверен спикер. — Наша задача — не просто найти архитектурно-планировочные решения, но и задать достойную планку для наших соседей и стать инициатором конкуренции за качество архитектуры».

О гармоничном развитии районов говорила на форуме и председатель комитета по инвестициям Санкт-Петербурга Ирина Бабюк. По ее словам, сегодня губернатор поставил задачу, направленную на то, чтобы все комитеты и администрации участвовали в создании условий для ведения бизнеса и занимались привлечением инвестиций. «Нами уже разработана программа взаимодействия между комитетами и администрациями, — заявила Ирина Бабюк. — Создается некий показатель эффективности для комитетов и администраций районов в части привлечения инвестиций. Районы должны нам помогать с точки зрения привязки конкретных инвестпроектов к той или иной территории, вести активно работу с каждым инвестором. У каждого района в качестве целевых показателей будет своя направленность, чтобы район развивался гармонично». ■

ИНВЕСТОРЫ ОЗЕЛЕНЯТСЯ НА ПАРКАХ

ОБЩЕСТВЕННЫЕ ПРОСТРАНСТВА, СКВЕРЫ И ПАРКИ — ОДНА ИЗ СОСТАВЛЯЮЩИХ КОМФОРТНОЙ СРЕДЫ В БОЛЬШОМ ГОРОДЕ. ПЕТЕРБУРГУ, КАК ПОЛАГАЮТ ЭКСПЕРТЫ, НЕ ХВАТАЕТ НИ РАСТИТЕЛЬНОСТИ, НИ ГРАМОТНО ОРГАНИЗОВАННЫХ ОБЩЕСТВЕННЫХ ПРОСТРАНСТВ. ВЗЯТЬ НА СЕБЯ ФУНКЦИИ ОЗЕЛЕНИТЕЛЕЙ МОГУТ ЧАСТНЫЕ СТРУКТУРЫ — ПРИ ГРАМОТНОМ ПОДХОДЕ ВЛОЖЕНИЯ В РЕКРЕАЦИОННЫЕ ЗОНЫ ОКУПАЮТСЯ.

ДЕНИС КОЖИН

Сегодня количество людей, проводящих свободное время на улице, увеличивается. Например, в Швеции власти установили шестичасовой рабочий день, чтобы люди больше времени уделяли общению и занятиям спортом. Для этих целей выделены парки и специальные зоны, оборудованные под общественные пространства. В России пока все сложнее.

Арсений Васильев, генеральный директор ГК «Унисто Петросталь», говорит: «По нормативам минимально допустимые уровни озеленения для центральных районов должны составлять не менее 6 кв. м на человека, в спальнях районах города — не менее 12 кв. м на человека и в пригородных районах — не менее 18 кв. м. Сегодня пока уровень озелененности в Петербурге не превышает 6 кв. м на человека в среднем по городу».

Николай Пашков, генеральный директор Knight Frank St. Petersburg, более категоричен: «И современных общественных пространств, и парков, и зеленых зон Петербургу не хватает. По сравнению с другими городами зелени у нас катастрофически мало. Это является следствием девелоперской активности и попустительства властей второй половины XIX века, равно как и начала XXI века. По обеспеченности подобными объектами мы существенно отстаем как от Европы, так и от других городов России. Более того, мы уже очень сильно отстаем от Москвы, где при нынешнем мэре Сергее Собянине было сделано очень много с точки зрения создания общественных пространств. К сожалению, в Петербурге

я пока не вижу даже похожих движений в этом направлении».

Руководитель аналитического центра ФСК «Лидер» в Санкт-Петербурге Екатерина Антарева согласна с коллегой: «В Петербурге парков и скверов, особенно благоустроенных и пригодных для культурного или активного отдыха, не хватает как в центральных, так и в спальных районах. В Москве создание парковых зон и общественных пространств в последнее время развивается гораздо активнее, и это уже принесло свои плоды».

Она отмечает, что для застройщиков, реализующих проекты жилой недвижимости, действуют нормативы по озеленению, однако ими не предусмотрены парки и скверы. «Проявлять такую инициативу для девелопера означает увеличить нагрузку на проект, а на это готовы не все», — поясняет госпожа Антарева.

Господин Васильев отмечает, что единого норматива озеленения в мировой практике не существует, но однозначно крупные города страдают от его недостатка. В каждой стране и городе данная проблема решается самостоятельно. Так, прогрессивный метод увеличения озеленения городской территории — это создание садов на плоских крышах жилых и общественных зданий. Пытаясь в какой-то мере компенсировать недостаток зелени в городах, архитекторы создают «зеленые оазисы» высоко над землей — в лоджиях, на балконах и террасах.

«Также вполне успешно применяются специфические приемы формирования

микрорландшафтов. Это применение вертикального озеленения вьющимися растениями, устройство переносных садов, подвесного озеленения, зеленых островов в покрытии тротуаров, применение приемов геопластики. Часть таких приемов стали активно использоваться и в озеленении Санкт-Петербурга», — рассказывает эксперт.

В основном в Петербурге функции по обслуживанию зеленых зон отданы городским службам. На это выделяется отдельный бюджет, поэтому территории приводятся в порядок постепенно и благоустройство часто вызывает нарекания горожан. «Но за рубежом был придуман хитрый способ решить проблему, а именно „общественные пространства в частной собственности“. По задумке, это частная территория (вернее ее часть), которая функционирует как общественное пространство, но ухаживают за ним не городские власти, а собственники. За это они получают определенные бонусы от государства — льготы при выделении участков под застройку, разрешение на превышение предельных высот зданий, налоговые послабления», — рассказывает господин Васильев.

В Санкт-Петербурге также есть опыт передачи части общественных пространств в аренду или собственность, но вход туда становится платным. Таким путем бизнес компенсирует свои затраты на обустройство этих зон. Также появляются общественные пространства около торговых центров, они бесплатны для посеще-

ний, но целью создания имеют привлечение большего количества посетителей в торговые зоны.

В 2015 году правительство Петербурга создало межведомственную рабочую группу по развитию общественных пространств Петербурга. Курирует это направление вице-губернатор Игорь Албин. Цель данной рабочей группы как раз в том, чтобы взять лучшее из мирового и московского опыта по развитию общественных пространств и парков и применить это в Петербурге.

Николай Пашков считает, что общественные пространства должны стимулировать длительное пребывание и обеспечивать различные формы активности людей. «Желательно, чтобы пространство обладало возможностью для саморазвития. То есть, помимо дотаций из городского бюджета, должны быть какие-то заинтересованные группы горожан, которые самостоятельно поддерживали бы жизнеспособность и качество проекта. В идеале хорошо бы еще стимулировать какие-то экономические активности, например, заведения общепита, живые скульптуры. Думаю, в Петербурге вряд ли удастся найти хоть одно общественное пространство, которое в полной мере удовлетворяло бы этим критериям, — говорит эксперт. — Апофеоз петербургских общественных пространств — Дворцовая площадь, где нет ничего, даже скамейки. Человек может туда выйти, обойти вокруг Столпа, сфотографироваться — и все». ➔ 16



АЛЕКСАНДР КОРЯКОВ

ОБЩЕСТВЕННЫЕ ПРОСТРАНСТВА ДОЛЖНЫ СТИМУЛИРОВАТЬ ДЛИТЕЛЬНОЕ ПРЕБЫВАНИЕ И ОБЕСПЕЧИВАТЬ РАЗЛИЧНЫЕ ФОРМЫ АКТИВНОСТИ ЛЮДЕЙ

15 → Александр Ольховский, вице-президент банка ВТБ, рассуждает: «По сути, общественные пространства — это все, что не находится в частной собственности (дворы, улицы, площади, парки). На первый взгляд, таких территорий в Петербурге достаточно. Но, подсчитывая количество, никогда не стоит забывать о качестве. Большинство городских пространств, открытых для доступа всем желающим, сегодня не обеспечены необходимой инфраструктурой, например, не обустроено более половины набережных. Кроме того, город развивается и застраивается новыми жилыми районами, соответственно, нуждается в еще более интенсивном формировании публичных пространств, иначе нельзя будет говорить о комфортной среде. Выделение обширных территорий под парки или площади в условиях плотной застройки не всегда возможно. Поэтому за рубежом в последние годы стали развивать общественные пространства в торговых и деловых центрах. В России мы также видим этот тренд. При этом территории,

застроенные бизнес-центрами, как правило, имеют очень высокую плотность и обычно не могут использоваться для отдыха на свежем воздухе. Однако есть и другие примеры, когда девелоперы создают не только объекты, но и среду. Прекрасным элементом качественной среды могут быть площади, которые «работают» не только на внутренние задачи реализуемого проекта, но и могут использоваться для различных мероприятий, в том числе и городского масштаба. В Петербурге эта идея реализована в рамках административно-делового квартала «Невская ратуша». Пока мы делаем первые шаги и смотрим на реакцию горожан, но в перспективе планируем превратить Ратушную площадь в полноценную зону с культурной, образовательной и социальной программой».

Петербург живет насыщенной культурной жизнью, ежедневно в городе проходят мероприятия на различных площадках — от кофейен и книжных магазинов до парков и заброшенных заводов в промышленных зонах. Организаторы подбирают места,

исходя из специфики события, необходимой атмосферы, запланированного количества участников. Как говорят эксперты, не все площадки обладают транспортной доступностью и соответствуют нормам безопасности. Поэтому важно формировать новые пространства, отвечающие всем критериям проведения качественных событий. «В этом плане Ратушная площадь может восприниматься как пилотный проект, успешная реализация которого станет прецедентом и повлечет за собой тиражирование формата другими деловыми площадками Петербурга», — рассказал господин Ольховский.

Евгений Богданов, генеральный директор финского проектного бюро Rumpu, говорит, что стоимость восстановления разрушенных парков может достигать десятков и даже сотен миллионов рублей, в зависимости от того или иного объекта. «Цена создания комфортной инфраструктуры всегда будет зависеть также от объема необходимых работ. Так, например, расчистка территории, установка малых архитектурных форм и уличных тренаже-

ров может стоить всего миллионы рублей, но при этом делать территорию парка существенно комфортнее», — говорит он.

Андрей Лушников, инвестор общественного пространства «Бенуа 1890», считает, что стоимость создания комфортной инфраструктуры в парках должна начинаться с ремонта и благоустройства этих зеленых зон. «К примеру, на благоустройство сада Бенуа площадью 10 га требуется около 70 млн рублей. В масштабах города цифра небольшая, а наша задача — показать, что этот сад действительно нужен людям», — говорит он.

«Ближайший к нам московский опыт показывает, что парки и общественные зоны могут приносить прибыль за счет инфраструктуры — ресторанных зон, развлечений. Но и затратная часть тут высока — уборка, охрана. Пока неясен механизм управления парками в форме государственно-частного партнерства, непонятны правила игры. Здесь предстоит идти рука об руку с бизнесменами, и правительству, и экспертам по созданию общественных пространств. Отдельно от этого сложного механизма только получение прибыли мы не рассматриваем», — отмечает господин Лушников.

Николай Пашков считает, что общественные пространства и парки могут приносить прибыль. «Например, парк по нашему законодательству можно сдать в аренду частной компании, которая будет им управлять, но это не лучший вариант, поскольку так место станет недоступным для части населения. Лучше стимулировать экономические активности, например, открывать летние и зимние кафе — не факт, что прибыль от них будет полностью окупать проект, но, по крайней мере, уменьшит размер дотаций из городского бюджета», — говорит он.

Екатерина Антарева согласна: «Сама по себе общественная зона и парк может приносить прибыль за счет размещения сопутствующих коммерческих организаций, таких как предприятия общепита, объекты развлекательной и спортивной инфраструктуры. Также встречается модель взимания платы за вход, которая позволяет получать определенную прибыль».

А господин Богданов считает, что прибыль от создания парковых и общественных зон, как правило, очень низкая. «Такие проекты практически всегда являются государственными и проносят «прибыль» государству в лице здорового населения», — резюмирует он. ■

ПУСТИТЬ В АРТЕРИИ СРЕДСТВА ИНВЕСТОРОВ

СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА — СВОЕГО РОДА ИНДИКАТОР СОЦИАЛЬНОГО И ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЗДОРОВЬЯ ГОРОДА. ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ ПЫТАЮТСЯ ПРИВЛЕЧЬ В ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ, ПОНИМАЯ, ЧТО СЕГОДНЯ ГОРОДУ ТРЕБУЕТСЯ КАЧЕСТВЕННЫЙ ПРОРЫВ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГ И ТРАНСПОРТНЫХ АРТЕРИЙ.

ДЕНИС КОЖИН

Вопросы развития транспортной инфраструктуры актуальны для любого города, даже небольшого. С развитием экономики работоспособное и активное население любого города вынуждено каждый день

передвигаться на значительные расстояния, используя транспорт для перемещения между местом проживания и работой, для посещения образовательных учреждений, учреждений здравоохранения,

мест досуга и отдыха (театров, музеев, парков, развлекательных комплексов), для поездок к друзьям.

Транспортная инфраструктура выполняет функцию связи между человеком и

теми местами города, которые тот посещает. Согласно общепринятому взгляду на инфраструктуру, ее развитие в идеале должно соответствовать уровню развития остальных функций территории. → 20

ТРАНСПОРТ

life* ЖИЛОЙ КВАРТАЛ
ПРИМОРСКИЙ

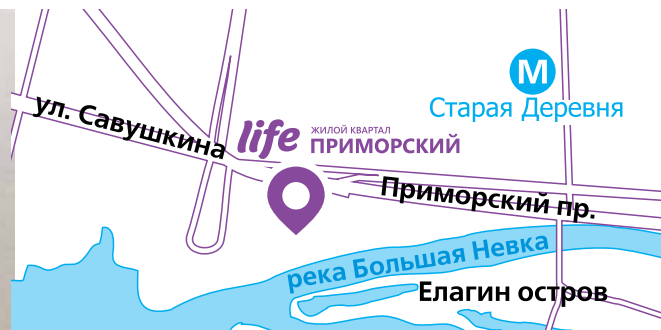


РЕКЛАМА

Ипотека, Рассрочка, 214-ФЗ

К Л Ю Ч
С Д А Ё М
В ЭТОМ ГОДУ!

машино-место в паркинге
или **отделка** квартиры ***
в подарок



**

+7(812)702 4222 **life-primorskiy.ru**

ПРОЕКТ ФИНАНСИРУЕТ
СБЕРБАНК
Всегда рядом
СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР

*Жизнь. **Пионер. Застройщик: ООО «АГЕНТСТВО НЕДВИЖИМОСТИ «ПИОНЕР». Проектная декларация доступна на сайте: life-primorskiy.ru В соответствии с ФЗ № 214 Застройщик с целью обеспечения обязательств по заключаемым договорам с участниками долевого строительства осуществляет страхование своей гражданской ответственности, ОАО «Страховая компания «ЕВРОПА». Адрес объекта: Приморский пр., 52, литера Д. Ипотеку предоставляет ОАО «Сбербанк России», Генеральная лицензия ЦБ РФ №1481 от 08.08.2012. Рассрочку предоставляет Застройщик ООО «АГЕНТСТВО НЕДВИЖИМОСТИ «ПИОНЕР».***В подарок при покупке ряда видовых квартир, перечень квартир уточняйте у Застройщика

ВЕЛОДОРОЖКИ ПРИВЕДУТ К ЭКОНОМИИ

АКТИВНОЕ ВЕЛОДВИЖЕНИЕ ЯВЛЯЕТСЯ ОДНОЙ ИЗ ОТЛИЧИТЕЛЬНЫХ ЧЕРТ СОВРЕМЕННОГО ЕВРОПЕЙСКОГО ГОРОДА. ОДНАКО ПОПЫТКИ ВЛАСТЕЙ ПЕТЕРБУРГА СОЗДАТЬ СЕТЬ ДОРОЖЕК ДЛЯ ДВУХКОЛЕСНОГО ТРАНСПОРТА ПОКА УСПЕХОМ НЕ УВЕНЧАЛИСЬ. ПРИ ЭТОМ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ ОТ ВНЕДРЕНИЯ ВЕЛОДОРОЖЕК ДЛЯ ГОРОДСКОГО БЮДЖЕТА МОЖЕТ СОСТАВЛЯТЬ МИЛЛИАРДЫ РУБЛЕЙ В ГОД, ПОДСЧИТАЛИ ЭКСПЕРТЫ РЫНКА. ОЛЕГ ПРИВАЛОВ

Одной из тем форума Urban Week как раз стало обсуждение перспектив велосипедизации города.

Адепты этого вида транспорта уверяют, что велосипедизация дает существенный эффект для экономики. По данным Европейской велосипедной федерации (European Cyclists' Federation, ECF), один евро, вложенный в велосипедную культуру, дает обществу 450 евро совокупного экономического эффекта. По данным ECF, в Европе более 250 млн велосипедистов. Из них 61 млн используют велосипед регулярно, то есть ежедневно. Экономический эффект, который дает велосипед в Европе, составляет более 230 млрд евро. По прогнозам, к 2020 году число активных велосипедистов в странах ЕС увеличится еще на 120 млн человек.

Надежда Солдаткина, генеральный директор ООО «Н+Н», рассказала: «Дания, откуда „родом“ компания Н+Н, считается по праву одной из самых велосипедных стран Европы, а Копенгаген — велосипедной столицей континента. Согласно исследованию Датского политехнического университета, жители Копенгагена в совокупности проезжают более 2 млн км в день, средняя длина поездки каждого горожанина растет примерно на 1 км в год. При этом число поездок на автомобиле ежегодно снижается на 12%».

По мнению ученых, к такому росту велосипедного движения привели усилия городских властей по наращиванию соответствующей инфраструктуры, вплоть до строительства веломостов. «На велосипедах в Дании передвигаются буквально все, независимо от статуса и звания. Например, члены датского кабинета министров регулярно приезжают на работу именно на велосипеде», — отмечает госпожа Солдаткина.

Принято считать, что развитию велосипедного движения в России мешает климат. Пример Дании, климат которой схож с климатом того же Петербурга, говорит об обратном: там люди катаются и в морозную погоду. «Нам кажется, что дело в менталитете. В России принято считать, что велосипед — это непрестижный способ передвижения, россиянам скорее нужно выделиться, продемонстрировать свое материальное преимущество. Придерживаться здорового образа жизни, „зеленого мировоззрения“ в нашей стране пока еще не принято. Возможно, дело в личных примерах — тех же политиков, представителей властей, кумиров молодежи. Показателен последний случай, правда, по Москве. Во всемирный день отказа от автомобиля, который проходил 22 сентября, Москва стояла в громадных пробках, интенсивность которых была самой большой за последние три месяца», — продолжает госпожа Солдаткина.

Многие российские эксперты, подтверждая слова госпожи Солдаткиной об особом пути России, прямого экономического эффекта от этого вида транспорта не видят.



ВЕЛОСИПЕДИЗАЦИЯ СОКРАЩАЕТ ПОТЕРИ ОТ СТОЯНИЯ В ПРОБКАХ, СОЗДАЕТ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЙ ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ ОТ СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ ВЫХЛОПНЫХ ГАЗОВ В АТМОСФЕРУ, УЛУЧШАЕТ ФИЗИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ ЛЮДЕЙ, А ЗНАЧИТ, СОКРАЩАЕТ ПОТЕРИ НА МЕДИЦИНСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Андрей Макаров, управляющий партнер БЦ «Сова», говорит: «Велосипедист не покупает бензин, не оплачивает парковку, не платит налоги, не оплачивает штрафы, работу эвакуатора. При этом требуются значительные инвестиции в строительство велосети и ее поддержание: ремонт полотна, чистку от снега. Кроме того, в рамках создания велосети необходимо решить задачу загрязнения городского воздуха, так как при текущем состоянии городской экологии ежедневные поездки на велосипеде малопривлекательны».

Дмитрий Баранов, ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент», считает, что в случае с велодорожками нецелесообразно использовать термин «экономический эффект». «Велосипед в нашей стране использовать круглогодично весьма затруднительно. А значит, вряд ли он может стать полноценным видом транспорта для большинства населения. Поэтому в данном случае речь может идти исключительно о вложениях бюджетных средств для решения социальных проблем, в частности, о создании инфраструктуры для тех, кто использует велосипед для передвижения по городу. Да, таких людей, возможно, не так много, но они есть, и эта социальная группа также имеет право на удовлетворение ее потребностей, как и все остальные группы», — говорит он.

Впрочем, эксперт признает, что возможный эффект для городских властей от создания сети велодорожек заключается в снижении нагрузки на общественный транспорт города, в улучшении дорожной ситуации (в том случае, когда владельцы машин пересаживаются на велосипеды). «Кроме того, физическая нагрузка может благоприятно сказаться на здоровье горожан. Однако власти каждого города будут самостоятельно решать, сколько и каких именно

велодорожек нужно, исходя из возможностей бюджета, особенностей планировки города и перспектив его развития. Так что не стоит ждать, что велодорожки в российских городах будут появляться в „промышленных“ количествах», — пессимистичен господин Баранов.

Впрочем, Антон Банин, ведущий аналитик консалтинговой компании «Доверие Истейт», полагает, что выгоду посчитать можно — просто она не прямая, а косвенная. «Экономический эффект от прокладки сети велодорожек в городе складывается из множества факторов. Во-первых, это сокращение потерь от стояния в пробках. По некоторым оценкам, ежедневно Петербург лишается около 112 млн рублей из-за плотного трафика. Если хотя бы 10% автомобилистов переседадут на велосипед, годовая экономия для города составит 2,8–3 млрд рублей. Также можно отметить экологический эффект от сокращения выбросов выхлопных газов в атмосферу и даже эффект от улучшения физического состояния людей, сокращение числа ДТП», — говорит господин Банин. Также он указывает на то, что положительным эффектом для экономики может стать и появление так называемых «брендированных» велодорожек. Они возводятся компаниями-спонсорами и безвозмездно передаются городу взамен на возможность использовать велодорожку как рекламноситель.

Начальник отдела маркетинга ЗАО «БФА-Девелопмент» Яна Булмистре отмечает, что на сегодняшний день большинство велодорожек сосредоточено на окраинах города — это велодорожка на Витебском проспекте, на Софийской улице, на Парашютной улице, на Северной и Южной дорогах и на проспекте Луначарского. «Ситуация в нашем городе осложняется еще и тем, что

многие велосипедисты не знают и не соблюдают правила дорожного движения — пересекают „зебру“ на велосипеде, не подают сигналы поворота перед перестроением, поворотом или остановкой, поэтому стоит задуматься о повышении дорожной грамотности велосипедистов», — указывает она. Однако госпожа Булмистре оптимистична: «Думаю, что со временем велосипеды в Петербурге будут таким же обыденным явлением, как и в европейских столицах, но этому должен предшествовать кропотливый процесс разработки и устройства велоинфраструктуризации».

Ирина Доброхотова, председатель совета директоров компании «Бест-Новострой», говорит, что строительство 1 км велодорожек в Москве обошлось бюджету в 6 млн рублей. При этом в центре столицы общая протяженность этих дорожек — более 3,5 км.

Антон Банин также считает, что затраты на строительство 1 км велодорожек с сопутствующей инфраструктурой в крупных городах России составляют 5–6 млн рублей. «Впрочем, на практике суммы варьируются от 3 до 10 млн рублей. Однако отечественные затраты на возведение оказываются значительно меньше, например, европейских и американских. В западных странах 1 км велодорожки обходится примерно в \$300–500 тыс., что составляет более 20 млн рублей. Такая разница в суммах объяснима дополнительной инфраструктурой, которая предусматривается в иностранных проектах (освещение, специальная светоотражающая разметка)», — рассказал господин Банин.

Дмитрий Ким, руководитель отдела оценки АН «АРИН», указывает на то, что, согласно СНИПам, сеть велодорог должна обладать непрерывностью в пределах центра. «С помощью велосипедных дорожек, согласно СНИПу, должен быть осуществлен проезд по свободным от других видов транспортного движения трассам к местам отдыха, общественным центрам, а в крупнейших и крупных городах — связь в пределах планировочных районов. СНИП также регулирует ширину велодорожек — от 1,5 до 2,25 м и не менее 1 м вдоль тротуара», — рассказал господин Ким.

Ольга Шарыгина, управляющий директор департамента управления активами NAI Besar, резюмирует: «Велосипедизация в Петербурге, безусловно, нужна. Такие проекты очень актуальны в мегаполисах, для которых характерны недостаточно развитая транспортная инфраструктура, автомобильные пробки и большое число людей, которые не могут позволить себе покупку и содержание личных автомобилей. В привлечение инвестиций на такие проекты я на данный момент не верю, за исключением пунктов проката, которые по большей части появляются благодаря частным вложениям. Думаю, что сделать велосипедизацию минимально маржинальным бизнесом возможно». ■



АЛЕКСАНДР ПЕТРОВСКИЙ

БОЛЬШИНСТВО ОПРОШЕННЫХ ЭКСПЕРТОВ СЧИТАЮТ, ЧТО ПРАЗДНИК «АЛЫЕ ПАРУСА» ЕЩЕ ДАЛЕКО НЕ ИСЧЕРПАЛ СВОЙ ПОТЕНЦИАЛ В ПЛАНЕ ПРОДВИЖЕНИЯ ПЕТЕРБУРГА НА ТУРИСТИЧЕСКОМ РЫНКЕ

Праздники и фестивали для Петербурга не редкость. Каждый житель и гость города в любое время года имеет возможность выбрать интересное для себя мероприятие. Широко отмечается День города, День Победы, День полного снятия блокады Ленинграда и День Военно-морского флота. С завидной регулярностью появляются анонсы концертов и тематических фестивалей. Но сегодня большинство опрошенных экспертов указывают лишь на один праздник с хорошим потенциалом — «Алые паруса».

Кайл Патчинг, коммерческий директор направления гражданского строительства компании STEP, говорит: «В городе проводится достаточно количество мероприятий. Это различные арт-, рок- и музыкальные фестивали, конкурсы, детские фестивали и многое другое. На мой взгляд, Санкт-Петербургу в первую очередь стоит сделать акцент на изменении статуса популярного фестиваля „Алые паруса“. Необходимо сделать его не только всероссийским, но и международным брендом, который был бы визитной карточкой города и повысил бы его узнаваемость в Европе и в мире».

«Кроме того, в нашем городе существует проблема неравномерной загрузки гостиниц в различные времена года: поток туристов зимой значительно меньше, чем весной и осенью. Поэтому нам нужно создать нечто уникальное, наподобие брендов, о которых знают во всем мире: фестивалей Октоберфест в Мюнхене, карнавалов в Венеции или Рио-де-Жанейро. Петербургу нужно организовать зимний фестиваль, который был бы связан с национальной культурой, занять какую-нибудь интересную нишу. Важно сделать так, чтобы мероприятие проходило ежегодно в одно и то же время и было продолжитель-

ным, скажем, длилось неделю или две. Ярким примером такого события является зимний карнавал в Квебеке (Канада). Он по праву считается крупнейшим зимним фестивалем в мире, который ежегодно посещает около полумиллиона туристов из разных стран», — говорит Кайл Патчинг.

Екатерина Антошкина, руководитель компании PR project, также полагает, что потенциал есть в проведении фуд-фестивалей. «Такие мероприятия горожанам нравятся. На все мероприятия просто поглазеть приходят толпы и толпы людей. Если это бесплатное мероприятие, то это важная часть развлечения для горожан и гостей столицы, которые не уехали на дачу и которым нечем заняться в выходные», — рассуждает она.

При этом она сетует, что не всегда фуд-фестивали бывают качественными. «Многие начинающие организаторы уверены, что это очень простые деньги: собрал с участников по 50 тыс. рублей за два дня, и все. Поэтому если говорить о фуд-фестивалях, то пусть их будет три и круп-

ПРАЗДНИК ДЛЯ ТУРИСТА

В ПЕТЕРБУРГЕ КРУГЛОГОДИЧНО ПРОВОДЯТСЯ РАЗЛИЧНЫЕ ФЕСТИВАЛИ, ПРАЗДНИКИ, МЕРОПРИЯТИЯ САМОЙ РАЗЛИЧНОЙ НАПРАВЛЕННОСТИ. ОДНАКО НАСКОЛЬКО ОНИ КАЧЕСТВЕННО ВЫПОЛНЯЮТ РОЛЬ «МАГНИТА» ДЛЯ ТУРИСТОВ И НАСКОЛЬКО УСПЕШНО ФОРМИРУЮТ ИМИДЖ ГОРОДА, В СРЕДЕ ЭКСПЕРТОВ ЕДИНОГО МНЕНИЯ НЕТ. ОЛЕГ ПРИВАЛОВ

ных, а не двадцать слабых и неинтересных, — рассуждает госпожа Антошкина. — Сейчас миниатюрные фестивали украшают город и делают его жизнь приятнее — это факт, но говорить о влиянии на повышение узнаваемости города на международной арене силами таких фестивалей — преждевременно».

Арсений Васильев, генеральный директор ГК «Унисто Петросталь», считает, что городу не хватает идей и мероприятий, направленных на расширение туристического сезона. «В период белых ночей событий достаточно, а вот в остальное время мероприятия чаще носят внутригородской характер», — поясняет он.

Владислав Шулаев, директор по продвижению территорий коммуникационного агентства АГТ, добавляет: «Городские события помогают также продвигать городские символы, важные для жителей города и для внешних целевых аудиторий — туристов, например. Санкт-Петербург обладает целым созвездием таких символов, но праздников в их честь практически нет. День Дворцового моста? День Невского проспекта? В день рождения Эрмитажа — 7 декабря — есть ежегодный праздник? До сих пор нет общегородского мероприятия в честь рождения в Петербурге (во сне или наяву — тут нет единой точки зрения) культовой во всем мире таблицы элементов Менделеева, одного из величайших открытий в истории человечества, 150-летие которой будет отмечаться уже совсем скоро».

При этом при организации крупных фестивалей властям города необходимо решить и ряд инфраструктурных проблем. «Транспортный вопрос остается крайне острым: практически любое крупное меро-

приятие приводит к серьезным проблемам в этой сфере. Не хватает традиционных мест проведения мероприятий и устойчивого календаря, известного большому количеству горожан», — говорит господин Васильев. При этом, по его мнению, площадок для проведения мероприятий, как и мест размещения гостей, в целом хватает.

«На мой взгляд, в нашем городе не хватает площадок для проведения концертов и фестивалей под открытым небом. Устройство таких площадок помогло бы разгрузить Дворцовую площадь», — считает начальник отдела маркетинга ЗАО «БФА-Девелопмент» Яна Булмистре.

Еще одной проблемой, которая сегодня не добавляет привлекательности городу, является напряженность в обществе, полагает господин Васильев. «Экстремизм во внутривластной жизни не добавляет шансов успешному проведению мероприятий. Когда по каждому событию мы имеем два митинга — один за сохранение исконной нравственности, а во второй — за свободу самовыражения и культурный эксперимент — это абсурд, не приводящий ни к чему хорошему», — возмущается господин Васильев.

«Для проведения подобного рода мероприятий есть вся необходимая инфраструктура: мы располагаем достаточным количеством площадей и общественных пространств. Есть в городе и отличные выставочные комплексы — „Экспофорум“ и „Ленэкспо“. Кроме того, в планах компании „Хуа Бао“ — возведение восьми очередей конгрессно-выставочного комплекса „Дружба“ на улице Маршала Казакова, что также повысит привлекательность Петербурга в плане проведения различных мероприятий», — резюмирует господин Патчинг. ■

БРЕНД ПОВЫСИТ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ

Еще одним инструментом, направленным на повышение узнаваемости города, является брендинг территорий. В 2013 году в Санкт-Петербурге была принята «Маркетинговая стратегия» и был разработан инвестиционный бренд города «I invest in SPB» с целью повышения привлекательности инвестиционного предложения Петербурга в приоритетных для города сферах. Основная задача инвестиционного бренда — донести до зарубежного бизнес-сообщества информацию о том, что город открыт для новых проектов и сотрудничества.

«Мировая практика свидетельствует о том, что брендинг территорий является эффективным инструментом позиционирования и продвижения города или региона — как в туристической, так и в деловой сфере. В условиях высокой конкуренции за привлечение различных видов ресурсов эти механизмы все активнее используются отдельными российскими регионами», — говорит председатель комитета по инвестициям Ирина Бабюк. По ее словам, за два года инвестиционный бренд был использован на нескольких крупнейших деловых площадках — саммите G20, Петербургском экономическом форуме, выставках MIPIM и Expo Real, в рамках перекрестных визитов с зарубежными партнерами. «Бренд значительно повысил свою „капитализацию“, стал узнаваемым среди представителей бизнес-сообщества, а значит, стал работать на формирование образа Санкт-Петербурга как площадки для инвестирования», — уверена госпожа Бабюк.

Как говорят в комитете по инвестициям, поскольку инвестиционный брендинг — лишь часть комплексной работы по привлечению внебюджетных средств в экономику Петербурга, сложно выразить его эффективность в абсолютных показателях. «Однако практика показывает, что те регионы, которые использовали данный инструмент на протяжении нескольких лет, демонстрировали позитивную динамику притока инвестиций в среднесрочной и долгосрочной перспективе. Уверена, Петербург также сможет оценить результат комплексной и планомерной работы в данной области, который будет выражен в количестве новых инвестиционных проектов и в объеме инвестиций в них», — резюмирует Ирина Бабюк. **Олег Привалов**

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 «Спектр».

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 минимальные сроки 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



ЕВГЕНИЙ ПАВЛЕНКО

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 Bescar, 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, вмещающими 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. ■

РАЗМЫВАНИЕ ЦЕНТРА

ЦЕНТР ПЕТЕРБУРГА ПЕРЕГРУЖЕН, СОЦИАЛЬНОЕ И ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ГОРОДА ВПЛОТНУЮ ПРИБЛИЗИЛО ГОРОД К НЕОБХОДИМОСТИ СОЗДАНИЯ НОВЫХ ЦЕНТРОВ РАЗВИТИЯ — НА ПЕРИФЕРИИ. ОДНАКО СКОЛЬКО ТАКИХ ЦЕНТРОВ РАЗВИТИЯ МОЖЕТ БЫТЬ У ПЕТЕРБУРГА, ПОКА В СРЕДЕ ЭКСПЕРТОВ НЕТ ЕДИНОГО МНЕНИЯ. ОЛЕГ ПРИВАЛОВ

Сегодня считается, что у Петербурга пока лишь один центр — исторический. Но Александр Ольховский, вице-президент банка ВТБ, полагает, что Петербург нельзя назвать классическим моноцентричным городом, хотя и обращает внимание на то, что исторически основная деловая активность сосредоточена в пределах «золотого треугольника». «Не думаю, что в перспективе нас ожидают принципиальные изменения сложившейся ситуации. Однако с учетом динамичного развития города, высокой транспортной загрузки магистралей и мостов, а также в связи со специфическими потребностями отраслевого бизнеса становится понятна необходимость формирования новых деловых кварталов как неотъемлемого элемента полицентрической модели. В частности, они должны появляться за счет развития территорий „серого пояса“ и при непосредственном участии городской администрации», — рассуждает господин Ольховский.

Специалисты по-разному воспринимают понятие «полицентризм». Одни говорят о создании большого количества локальных зон, в которых должно быть представлено все, от культурных ценностей до производства, другие рассуждают о создании городов, где присутствуют несколько крупных центров притяжения.

«На самом деле, это два не противоречащих друг другу подхода. Создание крупных центров притяжения рабочих мест, транспортных узлов, объектов, предназначенных для проживания, обучения и отдыха, городу необходимо. Помимо исторического центра можно создать еще несколько крупных локаций на севере и на юге города. Именно несколько, а не много», — говорит директор по маркетингу и продажам компании «ЮИТ Санкт-Петербург» Екатерина Гуртовая.

«Была попытка создать деловой кластер в Пулков, да и в других местах на юге города появилось несколько зон, где созданы деловые центры. Однако в этих центрах, как правило, размещаются крупные якорные арендаторы, то есть здесь присутствует ограниченное количество компаний и нет какой-то заметной концентрации бизнеса — две компании, занявшие по 10 тыс. кв. м, это не то же самое, что 20 тыс. кв. м, занятых сотней различных фирм. Это совершенно другая активность, совершенно другой человекопоток», — продолжает госпожа Гуртовая.

Сегодня деловая и культурная жизнь по-прежнему концентрируется в центральных районах города. Все основные переговоры, деловые обеды, круглые столы, встречи, в том числе с представителями администрации города, происходят в центре Петербурга. «Переезд части подразделений городской администрации в новый деловой квартал „Невская ратуша“, объединяющий бизнес-центры, здание администрации и отель, ситуацию не изменит — другое место, но тоже в центре», — полагает госпожа Гуртовая.

Дмитрий Золин, управляющий директор сети бизнес-центров «Сенатор», полагает, что в ближайшее время вряд ли стоит ожидать прорывов в этой области. «Для Петербурга важны традиции и привычки. Предпри-



ЕВГЕНИЙ ГАЙДЕНКО

КАК ПОЛАГАЮТ ЭКСПЕРТЫ, ПУЛКОВО МОЖЕТ СТАТЬ ОДНИМ ИЗ НОВЫХ ЦЕНТРОВ РАЗВИТИЯ ПЕТЕРБУРГА

ниматели еще долго будут ориентироваться на исторически сложившиеся центры деловой активности: на Васильевском острове, на Петроградской стороне, вдоль Невского проспекта. С другой стороны, сейчас активно развиваются и перспективны для ведения бизнеса территория вдоль Обводного канала и Московский район, особенно в направлении аэропорта Пулково. Кроме того, возможно образование делового кластера вокруг „Лахта-центра“ в Приморском районе, но пока проект находится на стадии строительства, преждевременно делать какие-то прогнозы. Петербургский офисный рынок, в отличие от московского, и так достаточно централизован. Мы привыкли вести дела в определенных местах, и я не думаю, что для нас актуально искусственное формирование аналога Сити», — говорит он.

Арсений Васильев, генеральный директор ГК «Унисто Петросталь», с коллегой не согласен. «Смещаются деловые кластеры с центральных районов в окраинные: Красногвардейский, Приморский, Выборгский, Московский районы. Понятие центра города постепенно переходит на территории, которые официально не являются административным центром: например, на территории около станций метро „Площадь Ленина“ и „Новочеркасская“. Жилье высокого премиального сегмента выходит за пределы „золотого треугольника“ — островные территории Петроградского района также примеривают на себя эту функцию. И это правильно. Это нормальное развитие крупного мегаполиса, которое позволяет городу жить, равномерно распределять транспортные потоки, развивать инфраструктуру всех районов», — говорит он.

В течение ближайших десяти лет в Петербурге появится несколько новых центров развития, в рамках которых будут реализованы проекты жилищного строительства общей площадью более 10 млн кв. м.

Условно их можно разделить на северную, южную, западную и центральную зоны развития. На севере города потенциалом обладает северо-западная и северная части Приморского района. Здесь заявлено и реализуется несколько крупных проектов жилищного строительства

Активное строительство началось также в юго-восточной части Невского района, на землях рядом с поселком Новосаратовка. В течение ближайших 8–10 лет здесь появится около 1 млн кв. м жилой недвижимости, в основном эконом-класса.

Еще одна перспективная зона — западная часть Васильевского острова. Здесь на намывных территориях также планируется возвести около 1 млн кв. м жилой и коммерческой недвижимости. Большинство проектов будут относиться к сегменту жилья комфорт- и бизнес-класса. «Считаю, что эта территория подходит для создания в Петербурге делового Сити. Во-первых, западная часть Васильевского острова во многом является „лицом“ города, первым, что видят многочисленные туристы, прибывающие в наш город на круизных судах. Наличие здесь современного делового района по типу парижского Дефанса позволит сразу же представить город с выгодной стороны. Кроме того, этот район благодаря ЗСД будет иметь хорошее сообщение с севером и югом города, что позволит разгрузить центр Петербурга, оттянув из него часть деловой активности. Также для создания Сити (но с ограничениями по высотности) подходит зона вокруг аэропорта Пулково», — полагает Петр Буслов, руководитель аналитического центра ООО «Главстрой-СПб».

На юге города большой объем новой застройки появится в течение ближайших десяти лет в районе Шушар и Пулковских высот. В этой локации будет реализовано несколько крупных проектов комплексного освоения территории. В их рамках на рынок будет выведено еще 2–3 млн кв. м жилой и коммерческой недвижимости преимущественно эконом- и комфорт-класса.

«Очень важным для города центром развития станет „серый“ пояс. Редевелопмент таких территорий, как север Московского и Фрунзенского районов (от Обводного канала до Благодатной улицы) и юга Калининского района (окрестности станций метро „Выборгская“ и „Площадь Ленина“), позволит сделать эти части Петербурга привлекательными для жителей и инвесторов, а также приведет к улучшению экологической ситуации в мегаполисе», — говорит господин Буслов

Ольга Пономарева, вице-президент ГК Leorsa, инвестор БЦ Eightedgedes, с коллегой согласна: «На мой взгляд, акцент надо делать на проектах, которые находятся в зоне городской застройки, то есть на редевелопменте промышленных территорий в исторической части города, на реновации хрущевских кварталов и на намывных землях». Она считает, что постепенно вторым центром деловой активности Петербурга становится Московский район — он соответствует этому статусу и по транспортной доступности, включая близость Кольцевой и аэропорта, и по объему качественной офисной недвижимости».

Ольга Пономарева отмечает: «Мне импонирует практика Парижа и Лондона, где деловые районы Дефанс и Canary Wharf вынесены в пригород. Такое расположение удобно — бизнесмены и туристы не пересекаются, не мешают друг другу, в то время как в центре Петербурга в сезон высокой туристической активности попросту сложно передвигаться. Новыми центрами развития становятся и районы агломерации — на приграничных территориях ведется массовая застройка, и люди, которые будут там проживать, не должны постоянно ездить в центр города. Это создаст огромную нагрузку на дороги, транспорт, это попросту неудобно. Поэтому крайне необходимо обеспечить им возможность работать, отдыхать, заниматься спортом и воспитывать детей в районе проживания».

Марк Лернер, генеральный директор компании «Петрополь», полагает, что для каждого из локусов необходимо продумать доминирующую функцию (либо она уже очевидна) или несколько функций. «Все это определяется стратегией развития города, которой у нас нет. А есть Генплан, который закрепляет то положение дел, которое уже существует по факту. Девелоперы-интересанты пытаются вносить в Генплан поправки, увеличивающие коммерческий потенциал их участков. Поскольку лучшую экономическую эффективность имеет жилье, то все и пытаются строить везде, где нужно и не нужно, жилые комплексы», — сокрушается господин Лернер.

Александр Ольховский также считает, что наличие градостроительной концепции для развиваемых территорий не только сократит временные издержки для застройщика и обнулит административные барьеры при согласовании проектов планировки и получении градпланов, но и существенно увеличит стоимость земли при полном соблюдении интересов горожан. «При этом подходе именно администрация выступит в роли заказчика, сформулировав необходимые требования к паркам, скверам, к сохранению объектов культурного наследия. Для успешной реализации описанного подхода администрация могла бы привлечь профессиональные девелоперские компании, задачей которых было бы доведение проектов до получения градпланов и, как следствие, максимизация стоимости земельных участков», — считает господин Ольховский. ■

НОВЫЕ ПРОСТРАНСТВА ДЛЯ НАБЕРЕЖНЫХ

ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ГОРОДА ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ЖИЛЬЯ У ВОДЫ ДАЛЕКО НЕ ИСЧЕРПАНЫ, И В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ У ВОДОЕМОВ И РЕК МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ НЕСКОЛЬКО ДЕСЯТКОВ НОВЫХ ПРОЕКТОВ. ПРИ ЭТОМ ПОДХОД К БЛАГОУСТРОЙСТВУ НАБЕРЕЖНЫХ В ТАКИХ ПРОЕКТАХ БУДЕТ, СКОРЕЕ ВСЕГО, ОТЛИЧАТЬСЯ ОТ ТОГО, К ЧЕМУ ПРИВЫКЛИ ГОРОЖАНЕ.

ВЕРОНИКА АБРАМЯН

Квартиры с видом на воду можно найти на набережных города (по территории города протекает, в общей сложности, почти 300 км рек, на территории находится почти 100 водоемов — озер, искусственных и естественных прудов), а также на берегу Финского залива.

Петербург — город, стоящий на воде, и это дает девелоперам определенное преимущество — ведь, по различным оценкам, жилье с видом на реки, каналы и водоемы продается в среднем на 15% дороже, чем жилье, видовых характеристик не имеющее.

Екатерина Немченко, директор департамента элитной недвижимости компании Knight Frank St. Petersburg, говорит: «Вид из окон на реки, каналы или Финский залив всегда является серьезным преимуществом объекта недвижимости в Петербурге и пользуется неизменным спросом у покупателей. Стоимость квартиры с видом на воду на 30–40% выше, чем у соседнего помещения аналогичной площади, но без соответствующих видовых характеристик. В отдельных премиум-проектах наценка за вид на воду из окна достигает 45%».

Владислав Фадеев, руководитель отдела исследований компании JLL в Санкт-Петербурге, уточняет, что наценка «за вид» зависит от класса жилья. «В эконом-сегменте наценка за вид ниже и составляет 5–15%, в бизнес-классе при прочих равных эта разница составляет 30–50%, а в некоторых элитных случаях может доходить и до 100–200% и более», — отмечает господин Фадеев. Он также указывает на то, что и характеристики вида на воду тоже разные. «Вид на Обводный канал особой стоимости не добавляет, по крайней мере, в его текущем состоянии», — полагает эксперт.

Игорь Оноков, генеральный директор девелоперской компании «Леонтьевский мыс», с такой точкой зрения согласен: «Объектов недвижимости, которые строят у воды, сейчас много, но не все они элитные. Чтобы отнести жилье к премиальному, одной воды рядом с домом недостаточно. Комплекс должен обладать несколькими критериями «элитности» одновременно, а вода и вид на нее — как дополнительный фактор, влияющий на выбор покупателя. И большую роль в этом случае играет район в целом. К примеру, у Железнодорожного моста возводятся новые дома, но сказать, что они элитные, нельзя. Сам район не подходит под это понятие, даже несмотря на близость Невы. Однако стоимость таких проектов на 15–20% выше. Что же касается объектов недвижимости премиум-класса у воды, то этот показатель еще выше».

МЕСТО ЕСТЬ И ДЛЯ СРЕДНЕГО КЛАССА Ольга Трошева, руководитель консалтингового центра «Петербургская недвижимость», говорит: «Традиционно считается, что вблизи водных объектов возводятся

жилье высоких ценовых категорий, однако сегодня покупателям жилья в новостройках массового спроса также доступны объекты с видом на воду. Преимущественно это жилые комплексы, строительство которых ведется около Финского залива. Это, например, ЖК «Паруса» («ЛСР. Недвижимость — Северо-Запад»), ЖК «MORE» (Setl City), ЖК «Огни залива» («БФА-Девелопмент») в Красносельском районе, на намывных территориях в Василеостровском районе (ЖК «Светлый мир: Я романтик»). Кроме того, ряд компаний возводит жилые комплексы класса масс-маркет в Невском районе в части поселка Усть-Славянка с видом на Неву, среди которых — ЖК «Невские паруса» (Setl City), ЖК «Живи! В Рыбацком» («СПб Реновация»). Также можно отметить проекты на берегу Охты в Красногвардейском районе — ЖК «ЗимаЛето» (Setl City) и ЖК «Тойве» («ЮИТ Санкт-Петербург»), в Приморском районе вдоль Приморского проспекта — «Три ветра» («ЛСР. Недвижимость — Северо-Запад»), «Life-Приморский» («Пионер»).

Жилье бизнес- и элит-класса вблизи водных объектов возводится, по данным «Петербургской недвижимости», преимущественно на набережных в районах исторического центра: в Центральном («Смольный проспект»), Петроградском («Леонтьевский мыс», «Привилегия»), Василеостровском («Гранвиль»), а также на близлежащих к центру территориях Приморского (Riverside) и Красногвардейского районов («Четыре горизонта», «Платинум»). Кроме того, традиционно элитные жилые комплексы возводятся на побережье Финского залива в Курортном районе (апартаменты «Первая линия. Medical & Wellness Resort», ГК «Пионер»). «По нашим оценкам, сейчас на территории Петербурга в предложении представлено около 750 тыс. кв. м жилья, возводимого вблизи водных объектов (за последний год объем предложения несколько увеличился), причем примерно 60% из них относится к масс-маркету», — говорит госпожа Трошева.

Следует отметить, что надбавка за воду одинакова примерно во всех регионах. Ирина Доброхотова, председатель совета директоров компании «Бест-Новострой», говорит, что в Московском регионе максимальная прибавка «за вид из окна» обычно не превышает 30% (если квартира обладает действительно уникальными видовыми характеристиками), а в среднем составляет те же 10–15%. «При этом увеличение цены зависит от высоты этажа, на котором расположена видовая квартира. Разброс цен в количественном выражении таков: например, в одном из столичных ЖК квартиры на 18-м этаже дороже тех, что расположены на 11-м этаже, на 10 тыс. рублей с каждого метра. В подмосковном ЖК бизнес-класса квадратный метр на третьем этаже на 11 тыс. рублей дешевле, чем на 17-м», — рассказала она.

РЕСУРСЫ ЕСТЬ Возможности по освоению городских набережных и строительству на них жилья с видом на воду еще далеко не исчерпаны. В ближайшие пять лет в Петербурге, говорят эксперты, может появиться до 30 проектов недвижимости у воды. В основном речь идет о территориях, высвобождаемых за счет редевелопмента.

Тимур Нигматуллин, финансовый аналитик ИХ «Финам», говорит: «По моим оценкам, в границах Петербурга до 5–10% потенциально пригодных для застройки территорий можно построить жильем с высокими видовыми характеристиками. Для сравнения: общая площадь промзон в городе составляет около 18,9 тыс. га, а редевелопмент проведен не более чем на 0,6 тыс. га».

Константин Ковалев, первый заместитель генерального директора ГК «Пионер», направление «Санкт-Петербург», подсчитал, что в Петербурге, с учетом вывода промышленных территорий, около 500 га земли можно использовать под строительство недвижимости с видом на воду. «Примерная стоимость высвобождения таких земель, с учетом рекультивации, составляет не менее 100–200 млн рублей за гектар», — говорит он.

Коммерческий директор Glorax Development Руслан Сырцов при этом отмечает, что процесс редевелопмента долг и дорог: помимо длительного процесса согласования документации, необходимы затраты на снос существующей застройки и сохранение охраняемых зданий, обследование и укрепление фундаментов окружающих домов, иногда необходимы рекультивация земли и перенос сетей из пятна застройки. «Данные участки, как правило, расположены в центре города, это существенно затрудняет поставку стройматериалов и накладывает ограничения на размещение строительного городка, что сказывается на сроках и стоимости строительство-монтажных работ», — перечисляет он сложности, с которыми предстоит столкнуться девелоперам.

Территории, обладающие потенциалом к их созданию, расположены на Петровском острове, Леонтьевском мысе, вдоль рек Большая, Средняя и Малая Невка, вдоль Корабельного и Петровского каналов, считают маркетологи компании «Леонтьевский мыс».

«Довольно перспективна для развития видового жилья территория Октябрьской набережной, однако реализация жилья премиум-класса здесь вряд ли возможна», — добавляет госпожа Немченко.

Яна Долотова, директор направления «Новое строительство» АН «Итака», отмечает также проект в конце Ленинского проспекта — в строящемся новом квартале часть квартир будет иметь вид на Финский залив. «Строительство вдоль Дудергофского канала также обеспечивает прирост видового предложения. Конечно, развитие намывных территорий на Васильевском

острове также обладает огромным потенциалом для строительства видового жилья», — рассуждает она.

Елизавета Конвей, директор департамента жилой недвижимости компании Colliers International в Санкт-Петербурге, также полагает, что потенциалом обладают Синопская набережная, территории в районе Уральской улицы и Шкиперского протока, набережные Выборгского района (Выборгская, Пироговская, Арсенальная и Свердловская).

МЕСТО ДЛЯ ОТДЫХА Одновременно с реализацией проектов жилья в городе могут появиться и новые набережные. Драйвером их создания станут сами застройщики. «Это будут принципиально новые для Петербурга набережные. В отличие от привычных мощенных гранитом, девелоперы, следуя запросу общества и покупателей, а также экономической целесообразности своих проектов, будут обустривать набережные нового типа, более близкие к природным характеристикам территории, и делать эти пространства доступными жителям, в том числе с задатками формирования новых качественных общественных пространств», — уверен господин Оноков.

Он считает, что Европа ушла далеко вперед от России в плане освоения и благоустройства набережных. «В качестве примера можно привести морской фасад Осло или Дюссельдорф, где идущую вдоль берега четырехполосную магистраль убрали под землю, создав на ее месте пешеходный променад с выходом к воде. У нас также достаточно примеров грамотного освоения прибрежных территорий. В их числе — Крымская набережная в Москве, набережная Цесаревича во Владивостоке, созданная в рамках благоустройства к саммиту АТЭС, а также ряд девелоперских проектов в Йошкар-Оле», — перечисляет господин Оноков.

Стимулом развития прибрежной зоны все чаще становятся не жилые, а многофункциональные проекты. Это особенно важно при редевелопменте территорий. «Если у вас все пространство, где производится редевелопмент, будет закрыто жильем, в какой-то момент вы поймете, что эти территории не работают. Получится спальный район, только расположенный на воде. Если изначально планировать территорию, где будет и жилье, и места отдыха, и социальные функции, то в итоге можно получить полноценный и гармоничный микрорайон. Один из таких появится на Леонтьевском мысе. Это поможет создать точку притяжения по аналогии со стрелкой Васильевского острова. Во всяком случае, именно на это мы рассчитываем. Развитие петербургских набережных напрямую зависит от сотрудничества бизнеса и чиновников. Пока наши власти, в отличие от Европы, видят в этом лишь элемент благоустройства. Если обрисовать экономический эффект, а он есть, то отношение изменится», — полагает господин Оноков. ■

«ДИСКУССИИ ПЕРЕХОДЯТ В ПРАКТИЧЕСКУЮ ПЛОСКОСТЬ»

МЕЖДУНАРОДНАЯ НЕДЕЛЯ УРБАНИСТИКИ URBAN WEEK, ОРГАНИЗАТОРАМИ КОТОРОЙ ЯВЛЯЮТСЯ PROESTATE, РОССИЙСКАЯ ГИЛЬДИЯ УПРАВЛЯЮЩИХ И ДЕВЕЛОПЕРОВ И ACADEMY OF REAL ESTATE (ARE), ВО ВТОРОЙ РАЗ ПРОШЛА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ С 9 ПО 15 НОЯБРЯ. ПАВЕЛ ГОНЧАРОВ, ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ РГУД, ДИРЕКТОР URBAN WEEK, В ИНТЕРВЬЮ КОРРЕСПОНДЕНТУ ВГ СВЯТОСЛАВУ ФЕДОРОВУ ПОДВЕЛ ЕЕ ИТОГИ И РАССКАЗАЛ, КАКИЕ ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ СДЕЛАЛИ УЧАСТНИКИ.

BUSINESS GUIDE: Были ли какие-то принципиальные отличия между прошлогодней Urban Week и этой по аудитории, проблематике, составу спикеров?

ПАВЕЛ ГОНЧАРОВ: В этом году мы максимально широко подошли к обсуждению всех вопросов, связанных с развитием города. Если раньше тему урбанизма рассматривали в основном с профессиональной точки зрения, то в этот раз сделали шаг в сторону вовлечения совершенно разных групп в этот процесс, в том числе жителей города. В преддверии Urban Week были инициированы опросы горожан по поводу развития Петербурга, которые были представлены в рамках профессиональных дискуссий. К работе был привлечен целый пул общественных структур, институтов, организаций. Сам формат Urban Week стал более разносторонним. Как и в прошлом году, прошли профессиональные дискуссии, основными площадками для которых стали форумы PROUrban и «Будущий Петербург», лекции, открытые диалоги, презентации, круглые столы, кинопоказы.

BG: В первый день Urban Week состоялся форум PROUrban. Почему в этом году организаторы мероприятия решили сделать центральной темой практический урбанизм?

П. Г.: Чтобы дискуссия носила более прикладной характер, хочется обсуждать уже полученный опыт. И в этом году акцентами стали конкретные реализованные проекты, на которые мы предложили взглянуть с разных сторон. Это касается и освоения территорий, и инициатив по улучшению городской среды.

Отчетливо видно, что наш город не стоит на месте, в нем работают компании, которые используют в работе интеллектуальный подход при формировании качественной среды и общественных пространств, привлекают зарубежных архитекторов, проектировщиков, управляющих строительством. В качестве одного из примеров можно привести компанию Glorax, которая проводит международный конкурс в рамках освоения намывной территории на 15 га на Васильевском острове. Другой пример — ГК «Пионер», которая создает по проекту известного архитектурного бюро набережную в Приморском районе города в рамках строительства жилого квартала «Life-Приморский». Кроме того, ГК «Пионер» является одной из первых компаний, успешно реализовавшей в Петербурге апартаменты в соответствии с мировым представлением об этом сегменте недвижимости. Зарубежные эксперты, в свою очередь, поделились своим опытом. Любопытным стало выступление голландского урбаниста-практика Михиля ван Ирседа, который рассказал об успешном использо-



ЕВГЕНИЙ ПЛАТЕНКО

вании сложных городских пространств, которые часто оцениваются как бесперспективные. Важно, что в Urban Week активное участие приняли городские власти. Комитет по инвестициям выступил соорганизатором недели. Инициативу проведения поддержали профильные комитеты администрации Петербурга. При участии главного архитектора Владимира Григорьева прошла интересная дискуссия после показа фильма о развитии городов. Не обошлось, конечно, без дискуссии о текущей ситуации в регулировании петербургского рынка. Со стороны застройщиков прозвучали пожелания о привлечении бизнеса на первом этапе разработки стратегических планов развития города и законодательных инициатив; об ускорении процедур при освоении приоритетных территорий. Со стороны правительства — предложение к бизнесу подробно прорабатывать инициативы и проекты предлагаемых решений.

BG: Много ли зарубежных партнеров — стран, компаний — принимали участие в мероприятиях Urban Week? Заметили ли вы снижение интереса иностранцев к нашей стране в связи с теми же санкциями?

П. Г.: Как по итогам Urban Week, так и по результатам инвестиционного форума PROEstate, который прошел в сентябре в Москве, снижения активности зарубежных участников мы не отметили. Просто произошла коррекция: раньше интерес проявляли одни компании и страны, сейчас — другие. Идет активная работа с китайскими инвесторами, которые уже развивают в городе проекты и планируют новые. Мы активно сотрудничаем с организациями из Финляндии и Голландии. Сотрудничество продолжается с такими зарубежными девелоперами, как шведский концерн NCC, финские компании YIT и SRV. Они продолжают строить, инвестировать, развиваться.

BG: Был ли в процессе обсуждения найден единый рецепт по поводу того, как дальше должен развиваться Петербург, чтобы успеть за социально-экономическими изменениями?

П. Г.: В международной практике развития городов одним из важных направлений является полицентризм. Петербург тоже готов встать на этот путь. И здесь, кроме необходимости формирования общественных пространств, создания музеев и культурно-развлекательных центров, организации рабочих мест, повышения транспортной доступности, возникает понятие района-бренда, который сам по себе может являться точкой притяжения. За рубежом это организуется при взаимодействии инвесторов и муниципалов. В нашем случае у муниципалитетов нет ни средств, ни рычагов для развития этого направления. В рамках форума PROUrban представитель франко-швейцарской компании Greder & Kessler Паскаль Гредер рассказывал о влиянии качества среды на стоимость реализации проекта на примере объектов, построенных в сотрудничестве с муниципалитетами.

BG: Обойти столь актуальную тему кризиса в программе было невозможно. В частности, она стала центральной на VII ежегодном форуме «Будущий Петербург». Какие рецепты работы во время кризиса можно дать бизнесу?

П. Г.: Нынешний кризис отличается от прошлого с точки зрения воздействия на девелоперов. Если ранее банкротства компаний, которые не справились со своей долговой нагрузкой, вели к перераспределению активов в сторону кредиторов, то сейчас, в связи со снижением объемов проектного финансирования, дополнительные риски возникают у дольщиков. Чтобы исправить положение, ведется активная работа по возвращению проектного финан-

сирования. Понятно, что кризис приводит к сжатию рынка. Но вместе с тем на днях Минстрой РФ в очередной раз заявил, что в стране должно строиться не менее 140 млн кв. м в год, то есть федеральная стратегия направлена на развитие и увеличение объемов строительства. А текущая тактическая ситуация скорее ведет к сокращению объемов ввода. Это своего рода внутренний конфликт. Каждый год мы пытаемся понять, какие рекомендации нужно выработать для взаимодействия с Минстроем РФ и властями регионального уровня, чтобы улучшить ситуацию. Сейчас есть надежда, что будет продолжаться субсидирование ипотеки, дающее очень хороший стимул для рынка. Уверен, что и вторичный рынок жилья также важно включить в эту программу. Это может стать подпиткой для рынка «первички».

BG: Замечаете ли вы, что строители в условиях кризиса не готовы тратить деньги на выставочную деятельность?

П. Г.: Тратить деньги все равно приходится. Конкуренция на рынке растет. Сейчас покупатель зачастую вынужден выбирать застройщика, а не квартиру или проект. Здесь важен вопрос эффективного продвижения. Мы два раза в год проводим крупную конференцию по маркетингу в сфере недвижимости, на которой говорим об эффективных вариантах. Согласно нашим исследованиям, более 90% застройщиков допускают неточности в своей работе с клиентами. Сейчас всем нужно наращивать внутреннюю эффективность, более четко формировать понимание и портрета потребителя, и самого продукта. Иначе затянувшаяся сложная экономическая ситуация может привести к глобальному снижению уровня комфорта во многих проектах.

BG: В связи с тем, что компании хотят получить более эффективные рычаги воздействия на потребителя, заметили ли вы, что девелоперами стали больше востребованы практические советы, в том числе и по проблемам, которые вы называли? В частности, наблюдаете ли рост интереса к программам учебного центра ARE?

П. Г.: Действительно, участники наших мероприятий хотят извлекать практические, полезные советы, которые могут применяться в бизнесе. Поэтому еще год назад мы ряд своих проектов переформатировали — конференции из дискуссионных стали учебными и ориентированными на практику. Так, в октябре текущего года у нас состоялось большое мероприятие по управлению офисными зданиями. Мы плотно работаем с зарубежными партнерами, потому что у нас не так много российских профессионалов, которые готовы тратить время на передачу своего опыта. Главный результат нашей работы в этом ключе заключается в том, что мероприятия помогают участникам рынка в решении практических проблем и задач. ■

МЕЖДУ БУДУЩИМ И СРЕДНЕВЕКОВЬЕМ

В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ В СРЕДЕ ПЕТЕРБУРГСКИХ ГРАДОСТРОИТЕЛЕЙ ВСЕ ЧАЩЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ ТЕРМИН «НОВЫЙ УРБАНИЗМ», ПОДРАЗУМЕВАЮЩИЙ ВОЗРОЖДЕНИЕ НЕБОЛЬШОГО ГОРОДА ИЛИ МИКРОРАЙОНА, В ПРОТИВОПОЛОЖНОСТЬ «АВТОМОБИЛЬНЫМ» ПРИГОРОДАМ. ВПРОЧЕМ, КРУПНЫЕ ДЕВЕЛОПЕРЫ В ПЕРСПЕКТИВЫ «НОВОГО УРБАНИЗМА» В НЫНЕШНИХ УСЛОВИЯХ НЕ ВЕРЯТ, ПОЛАГАЯ, ЧТО ЭТО ПОПЫТКА ВОЗВРАТА К СРЕДНЕВЕКОВЬЮ. МИХАИЛ ГЕЛЬФЕНБОЙМ

Комфортная городская среда — это некий баланс между жилой и социальной инфраструктурой, транспортной, инженерной и рекреационной функцией. Люди имеют возможность жить в качественно построенном доме, достаточно быстро доехать до работы, при этом в рамках жилого комплекса должны быть созданы все условия для отдыха, развития и обучения детей. Комфортная городская среда — это целая система, где все элементы гармонично дополняют друг друга. От типовых проектов комплексного освоения территорий проекты создания комфортной городской среды отличаются не только строительно-техническими аспектами с уникальной архитектурной концепцией, несколькими школами и детскими садами, но и создание максимально комфортных условий для проживания. «В современном мире застройщик предлагает покупателю не только квадратные метры, но и новый образ жизни. Проектируются закрытые от автотранспорта дворы, строятся паркинги, создаются пешеходные и велосипедные дорожки, детские городки и спортивные площадки, продумывается социальная и бытовая инфраструктура. Люди должны иметь в шаговой доступности все необходимое: магазины, аптеки, места для проведения досуга и общения. Сбалансированное гармоничное пространство — это самое главное, что должно быть на территориях, которые сейчас активно развиваются», — полагает генеральный директор ООО «Дудергофский проект» Василий Вовк.

Николай Пашков, генеральный директор Knight Frank St. Petersburg, говорит: «Недостатки градостроительной политики и проектов комплексного освоения территорий в Петербурге давно хорошо известны. Львиная доля проектов на самом деле не являются комплексными. По сути, это спальные районы, которые строятся в той же советской парадигме, что и Купчино или Ржевка: доминирующая доля жилой функции и необходимый минимум социальной инфраструктуры, который девелоперы обязаны делать, а также торговля и услуги, которые возникают по мере роста численности населения». «Комплексность и разнообразие — два ключевых термина современной урбанистики. Комплексность у нас „хромает“ в силу монофункциональности новых районов, разнообразие — потому что многие проекты делает один девелопер. Часто компании пытаются это исправить, приглашая разных архитекторов для оформления фасада, но, как показывает практика, все равно в целом — это один концептуальный подход, что значит, что здания будут примерно одинаковыми, просто разных цветов», — говорит господин Пашков.



КОМПЛЕКСНОСТЬ И РАЗНООБРАЗИЕ — ДВА КЛЮЧЕВЫХ ТЕРМИНА СОВРЕМЕННОЙ УРБАНИСТИКИ. КОМПЛЕКСНОСТЬ У НАС «ХРОМАЕТ» В СИЛУ МОНОФУНКЦИОНАЛЬНОСТИ НОВЫХ РАЙОНОВ, РАЗНООБРАЗИЕ — ПОТОМУ ЧТО МНОГИЕ ПРОЕКТЫ ДЕЛАЕТ ОДИН ДЕВЕЛОПЕР

Основные идеи нового урбанизма появились в конце 1970-х годов, а в 1980-е годы были сформулированы десять принципов нового урбанизма (удобство для пешеходов, развитая уличная сеть, многофункциональность и разнообразие, разнотипная застройка, экоустойчивость). Очень большое влияние на формирование этого градостроительного направления оказала Джейн Джекобс, известный исследователь городской среды и экономики городов. В конце 1990-х годов эти идеи добрались до России и постепенно стали модными при планировании развития больших городов-миллионников, несмотря на их серьезную критику. «Из крупных проектов, формирующихся в Петербурге на основе принципов нового урбанизма, прежде всего нужно отметить проект „Лахта-центра“. Несмотря на отсутствие в нем жилой составляющей, сам проект и окружающая его площадка запроектованы как комфортная и благоприятная для нахождения в ней городская среда», — считает Николай Вечер, вице-президент GVA Sawyer. Однако, отмечает он, не только создатели «Лахта-центра» вдохновились идеей «городской среды, комфортной для проживания», но и другие крупные городские застройщики. Под влиянием нового урбанизма находятся перспективные проекты ЛСР, Seti City, NCC и других жилищных застройщиков. «По сути, все проекты класса комфорт и комфорт плюс сейчас в той или иной мере испытывают на себе влияние нового урбанизма», — уверен эксперт.

Основное острие критики городской застройки со стороны «новых урбанистов» заключается в том, что современные жилые комплексы враждебны человеку: чрезвычайно плотная застройка, стремление к высотному строительству из-за дороговизны земли, сведение социальной инфраструктуры к минимально предписанному законом уровню, то есть фактически создание «районов для сна». Иными словами, современные застройщики считают, что снижение себестоимости строительства и, как следствие, цены, увеличивает продаваемость квартир. «Но при этом они забывают, что для жизни важна именно благоприятная и комфортная городская среда, что люди приезжают в свой район не только спать, а именно жить и проводить там свое свободное время», — отмечает господин Вечер.

Руководитель аналитического центра ФСК «Лидер» Екатерина Антарева считает, что в современных рыночных условиях типовой проект — это, как правило, многоэтажка с большой долей студий и однокомнатных квартир. «Создание комфортной городской среды — сложная и многозадачная проблема. Современному застройщику надо не просто построить дом и получить прибыль — нужно построить его качественно, красиво и удобно, не увеличивая при этом себестоимость строительства. В нынешнем законодательстве это довольно сложный вопрос из-за многочисленных обременений. Кроме того, определенную

роль играет и менталитет наших жителей. Низкая стоимость квартир, к сожалению, все еще для многих является решающим фактором. Поэтому очень сложно построить что-то действительно качественное и при этом дешевое. И получается, что кто-то один построил что-то хорошее, а вокруг — „скворечники“. Поэтому развитие территории — очень долгосрочный процесс, который требует совместных усилий со стороны застройщиков и администрации», — считает госпожа Антарева.

Денис Бабаков, заместитель генерального директора по реализации недвижимости группы ЛСР, и вовсе сомневается в том, что принципы нового урбанизма соответствуют комфортной жилой среде. «Новый урбанизм в чистом виде — это возврат к средневековью. Данная концепция предполагает средне- и малоэтажную застройку достаточно высокой плотности, отсутствие автомобилей. Это крайне специфическая концепция городского развития, а современный мегаполис, на мой взгляд, не может быть устроен как маленький средневековый город, в каждую точку которого можно добраться пешком», — негодует эксперт.

Тимур Нигматуллин, финансовый аналитик ИХ «Финанс», уверен, что ключевую роль в формировании вышеоцененного вектора развития городских районов играют инициатива муниципальных властей и соответствие его утвержденной стратегии развития города. «Отдельный девелопер, даже в рамках

реализации крупных проектов, зачастую не способен изменить ситуацию в целом по району», — полагает аналитик.

Директор по маркетингу ООО «Н+Н» Майя Афанасьева считает, что постепенно город все же придет к принципам, провозглашаемому новым урбанизмом: «Люди стали искать более комфортные варианты проживания, задумываясь уже не только о стоимости жилья, но и о его гармоничности и эстетике. Таким потребителям важно оптимальное пространственное расположение зданий, соразмерность самой застройки, большое количество зеленых насаждений, общественные пространства в районе, удобство быстрого передвижения, наличие тех же велосипедных и пешеходных дорожек. По сути, это и есть проявление нового урбанизма — когда человек внутри поселения готов отдать предпочтение велосипеду и пешеходному движению, а не автомобилю».

Но госпожа Афанасьева признает, что проекты такой комфортной застройки обходятся дороже бюджетных массовых вариантов, ведь застройщик вкладывается не только в качество «стройки», но и в создание соответствующей инфраструктуры, причем с перспективой дальнейшего развития территории.

Господин Вечер также признает, что себестоимость жилья, построенного по принципам нового урбанизма, будет выше, отмечая при этом, что и продаваться такое жилье будет дороже.

«Проект комплексного освоения территорий, разработанный по принципам нового урбанизма, не будет сильно отличаться по стоимости. С точки зрения воплощения дело не в затратах, а в самом подходе — не сверху, а с земли. Необходимо ставить себя на место горожанина и учитывать, что и для кого ты делаешь, как это будет использоваться. Можно и без существенных дополнительных капитальных затрат делать интересные проекты, — уверен господин Пашков. — В плане внедрения принципов нового урбанизма, у нас есть еще пара негативных моментов. Во-первых, практически нулевое внимание к развитию общественных пространств: все делается сугубо по нормативам, а как это будет работать, никого вообще не волнует. Благоустройство находится на примитивном уровне. Спроектировать улицу, где комфортно передвигаться и есть городская жизнь, практически никому не удастся, комфортные дворы — тоже редкость. Отчасти это связано с нормативами, отчасти — с менталитетом девелоперов и проектировщиков. Во-вторых, город проектируется сверху. Мы делаем мастер-планы так, чтобы сверху это было красиво. Но современный город должен проектироваться с уровня земли, исходя из ощущения человека, который по нему идет. Масштаб застройки должен быть соразмерен человеку и его возможностям. Развитие современных общественных пространств — это вопрос, к которому мы только начинаем приближаться. Однако первопроходцы здесь не девелоперы или проектировщики, а группа энтузиастов, которым это интересно. Сейчас существует большой общественный запрос на современные урбанистические подходы, качественную городскую среду при строительстве новых проектов, и думаю, что в ближайшее время мы увидим какое-то движение. В Москве очень быстро и много сделали в этом направлении. Еще десять лет назад у Петербурга в этом направлении было больше перспектив для развития, но потом мы оказались в каком-то болоте, где и остаемся». ■

МЕЖДУ БИЗНЕСОМ И ВЛАСТЬЮ

ПО МНЕНИЮ ЭКСПЕРТОВ, ДЛЯ СОЗДАНИЯ БОЛЕЕ КОМФОРТНОЙ СРЕДЫ РАЗВИТИЯ ГОРОДА ЧИНОВНИКАМ НЕОБХОДИМО АКТИВНЕЕ ВЗАИМОДЕЙСТВОВАТЬ С ПРЕДПРИНИМАТЕЛЯМИ, В ТОМ ЧИСЛЕ С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ МАЛОГО БИЗНЕСА. ДЛЯ БОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНОГО ДИАЛОГА СТОРОН, СЧИТАЮТ СПЕЦИАЛИСТЫ, ТАКЖЕ ВАЖНА КОРРЕКТИРОВКА НЕКОТОРЫХ НОРМ РЕГИОНАЛЬНОГО И ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА.

АРТЕМ АЛДАНОВ

9 ноября в Петербурге в рамках международной недели урбанистики Urban Week состоялся круглый стол «Взаимодействие городской администрации, местного самоуправления и бизнеса в целях реализации инвестиционных проектов по развитию комфортной городской среды», организованный некоммерческим партнерством «Клуб лидеров по продвижению инициатив бизнеса». Участники круглого стола определили основные точки взаимодействия местных властей и предпринимателей по реализации инвестиционных проектов, направленных на развитие комфортной городской среды.

ИЗБАВИТЬСЯ ОТ БАРЬЕРОВ Открывая дискуссию, Михаил Голубев, генеральный директор «Северо-Западной строительной корпорации», объяснил, что тема взаимодействия бизнеса и власти в рамках форума была выбрана не случайно. Клуб лидеров в своей работе уделяет огромное внимание выстраиванию конструктивного диалога между деловым сообществом, инвесторами и органами государственной власти. «Мы ведем активную работу для обеспечения благоприятного инвестицион-

ного климата в Санкт-Петербурге: принимаем участие в разработке регионального инвестиционного стандарта Агентства стратегических инициатив, наши члены участвуют в работе Штаба по снижению административных барьеров, также мы принимали участие в создании в Петербурге «единого окна» для инвесторов, в рамках которого инвестору в одном месте можно будет получить поддержку. Это важный шаг для дальнейшего развития положительного инвестиционного климата в городе», — подчеркнул господин Голубев.

Между тем пока задел для совершенствования взаимодействия властей и бизнеса велик. Как рассказал в рамках круглого стола Михаил Голубев, развитие комфортной городской среды тормозят районные и муниципальные чиновники. «Несколько лет мы не можем запустить наш проект малоэтажного жилого квартала в Лисьем Носу из-за административных проволочек. Особого понимания нет со стороны чиновников по проблеме реконструкции сетей канализации в данном районе, которая, по своей сути, является частью программы устойчивого развития городской среды», — считает он.

Предприниматель отметил, что инициатива комитета по инвестициям о создании специального регламента, направленного на обязательное взаимодействие чиновников с потенциальными инвесторами, его обнадеживает. Он надеется, что благодаря введению для глав администраций районов результативного показателя на привлечение инвестиций, так называемого KPI, его проект по созданию комфортного малоэтажного квартала в Лисьем Носу получит дополнительный импульс.

Михаил Голубев добавил, что необходимо продолжать снижать административные барьеры и улучшать условия для инвесторов не только на федеральном уровне. По его словам, Агентство стратегических инициатив (АСИ) совместно с предпринимательским движением «Клуб лидеров», в котором он состоит, активно в этом направлении работают. «В частности, в регионах проводим „контрольные закупки“, например, по получению разрешения на строительство, оцениваем сроки регистрации прав собственности, смотрим на то, как реально обстоят дела в работе чиновников», — перечисляет предприниматель. → 26



УЧАСТНИКИ КРУГЛОГО СТОЛА ОПРЕДЕЛИЛИ ОСНОВНЫЕ ТОЧКИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МЕСТНЫХ ВЛАСТЕЙ И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ, НАПРАВЛЕННЫХ НА РАЗВИТИЕ КОМФОРТНОЙ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ

КРУГЛЫЙ СТОЛ

25 → СПРОС С МУНИЦИПАЛОВ По словам главы комитета по инвестициям Петербурга Ирины Бабюк, городские власти для привлечения инвесторов сделали уже достаточно много, однако на достигнутом останавливаться не намерены. В настоящее время ведомство, по инициативе губернатора Георгия Полтавченко, разрабатывает специальный регламент, на который будут опираться как комитеты Смольного, так и муниципалитеты на местах при взаимодействии с предпринимателями, в том числе малыми и средними.

«Сейчас комитет по инвестициям определяет, какие сферы в том или ином районе города могут быть интересны предпринимателям. Муниципальные власти, представители комитетов будут обязаны помогать потенциальным инвесторам в размещении их бизнеса. Предполагается, что за счет данного более тесного взаимодействия чиновников на местах и предпринимателей можно будет снизить расходы бюджетных средств на ряд адресных инвестиционных проектов. Также за счет нововведения активнее будут развиваться проекты в формате государственно-частного партнерства», — подчеркнула Ирина Бабюк.

Глава комитета по инвестициям отметила, что федеральный закон о ГЧП чрезмерно регламентирует данную сферу, тем самым затрудняя работу над проектами. «Наш региональный документ более гибкий, комфортный и интересный для бизнесменов. Мы уже направили предложение губернатору о дальнейшем использовании регионального закона в Петербурге», — отметила она.

Также Ирина Бабюк добавила, что в настоящее время для города наиболее интересны инвестиционные проекты в транспортно-дорожной сфере, в социальной сфере, а также в сегменте комплексного освоения территорий.

ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ КАЧЕЛИ По мнению руководителя практики недвижимости и строительства юридической компании «Максима Лигал» Евгения Дружинина, для более эффективного взаимодействия чиновников и предпринимателей по реализации инвестиционных проектов необходимо корректировать законодательство. При этом делать его более гибким.

«Любое законодательство несовершенно, в том числе и российское. У нас сложилось так, что интерпретировать его по-своему может каждый чиновник. Значит, правовой документ нуждается в определенной доработке. Однако, несмо-



ГОЛЛАНДСКИЙ ДЕВЕЛОПЕР ТОМ АУССЕМС ОТМЕТИЛ, ЧТО, ПО ЕГО ЛИЧНОМУ ОПЫТУ, СТРОИТЕЛЯМ ПРИХОДИТСЯ ДОГОВАРИВАТЬСЯ НЕ ТОЛЬКО С ГОРОДСКИМИ, МУНИЦИПАЛЬНЫМИ ВЛАСТЯМИ И ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ. ИНОГДА ЕЩЕ ОДНОЙ СТОРОНОЙ ПЕРЕГОВОРОВ ПО ПРЕОБРАЗОВАНИЮ ГОРОДСКИХ КВАРТАЛОВ СТАНОВЯТСЯ КРИМИНАЛЬНЫЕ СТРУКТУРЫ

тря на корректировку, законодательство должно быть гибким, в том числе и градостроительное. Важно также сделать так, чтобы любые сомнения каких-то правовых и административных казусов решались в пользу инвесторов. Хотя такой подход достаточно непростой, но это эффективно для ускорения развития предпринимательской среды», — считает юрист.

В рамках круглого стола о своем опыте взаимодействия властей и бизнеса рассказали представители других российских регионов. По словам главы московского МО «Текстильщики» Александры Игнатьевой, взаимоотношения бизнеса и муниципалитетов в Москве уже несколько лет регулируются отдельным законодательным документом. «В принципе, это позволяет более эффективно взаимодействовать бизнесу и местным органам на местах. В столице согласование на разрешение того или иного проекта дает муниципальное собрание депутатов, кото-

рое опирается на мнение жителей района. Так, некоторое время назад депутаты „Текстильщиков“ не допустили появления в районе гостиницы с сауной. Против появления такого объекта выступили жители округа», — отметила госпожа Игнатьева.

Генеральный директор Агентства по социально-экономическому развитию агломераций Юрий Кузнецов рассказал о своей практике работы с инвесторами на предыдущей работе в администрации Нижнего Тагила. По его словам, для бизнесменов, заинтересовавшихся особо значимыми для города проектами, были созданы тепличные условия. Все согласования властей для их запуска проходили в «ручном» ускоренном режиме. Так, за счет ряда преференций были построены очистные сооружения на химвпредприятии, а также клиника стоимостью около 5 млрд рублей. Конечно, признается эксперт, хотелось бы отказаться от такого «ручного режима», но сделать пока это сложно.

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ Присутствующий на круглом столе глава голландской девелоперской компании Trudo Том Ауссемс рассказал, что в их стране отношения властей и бизнеса строятся на взаимной ответственности. «За счет этого можно создавать или разрабатывать самые амбициозные проекты. В частности, благодаря четким договоренностям с местными властями и даже криминалитетом наша компания смогла преобразовать не самый благополучный район города в комфортное пространство для жителей. Также важна и финансовая сторона проекта. В отличие от России, для значимых инвестиционных проектов наши банки предлагают дешевые кредиты по ставке в 1,8% годовых. Если инвестиционный проект осуществляется без административной волокиты, то ставка выше этого значения не растет. Это очень большая поддержка государства», — рассказал он. ■

МИЛЛИОН ЗА ТРИ КВАРТАЛА

ЗА ИЮЛЬ — СЕНТЯБРЬ 2015 ГОДА БЫЛО ПРОДАНО БОЛЕЕ 1 МЛН КВ. М СТРОЯЩЕГОСЯ ЖИЛЬЯ В ПЕТЕРБУРГЕ И ПРИГОРОДНОЙ ЗОНЕ ЛЕНОБЛАСТИ. НАТАЛЬЯ КУТОВАЯ

По данным консалтингового центра «Петербургская недвижимость», объем продаж новостроек в третьем квартале 2015 года совпал с прошлогодним показателем. При этом в текущем году за июль — сентябрь было продано на 27,4% больше, чем с апреля по июнь. В третьем квартале было заключено более 23 тыс. сделок по покупке квартир в новостройках. Консалтинговый центр «Петербургская недвижимость» подвел итоги тре-

тьего квартала 2015 года на первичном рынке Петербурга и пригородной зоны Ленобласти. «Наиболее яркой тенденцией в третьем квартале 2015 года стало существенное увеличение (на 27,4%) объема продаж строящегося жилья по сравнению со вторым кварталом 2015 года, — рассказывает Ольга Трошева, руководитель консалтингового центра «Петербургская недвижимость». — По итогам трех кварталов 2015 года было

реализовано 2,62 млн кв. м жилья, что составляет 60 тыс. квартир в новостройках. Показатель находится на уровне спокойного 2013 года».

Максимальный прирост спроса по отношению к предыдущему периоду зафиксирован на территории Петербурга — 34%, чуть меньший прирост (18%) отмечен в пригородной зоне Ленобласти.

Анализ структуры спроса свидетельствует о продолжении тенденции

укрупнения рынка. Топ-10 крупных девелоперских компаний — лидеров по объемам продаж новостроек увеличил совокупно объем продаж на 47% по сравнению с прошлым кварталом. Остальные застройщики совокупно продали всего на 6% больше, чем в предыдущий период. Доля ведущих застройщиков в общем объеме продаж достигла 60% против 54% в прошлом квартале. ■

ГОРОЖАНЕ ВМЕШИВАЮТСЯ В ПЛАНЫ ДЕВЕЛОПЕРОВ

В ПЕТЕРБУРГЕ ВОЗРАСТАЕТ ВЛИЯНИЕ ОБЩЕСТВЕННОСТИ НА ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ. ДЕВЕЛОПЕРЫ ВСЕ ЧАЩЕ ЗАДУМЫВАЮТСЯ О ПОИСКЕ ПУТИ ЭФФЕКТИВНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ГОРОЖАНАМИ. НА ЭТОМ ФОНЕ РАСТЕТ СПРОС НА КОММУНИКАЦИОННЫЕ УСЛУГИ В ОБЛАСТИ УПРАВЛЕНИЯ РЕПУТАЦИЕЙ.

АГАТА МАРИНИНА

На прошлой неделе в Петербурге вновь обсуждали будущее блокадной подстанции на Фонтанке. Совет по сохранению культурного наследия при правительстве Петербурга не смог определиться с решением, отложив его до конца года. Между тем конфликта могло бы и не быть, если бы за судьбой проекта не так пристально следила общественность. Глядя на подобные примеры, девелоперы признают, что влияние горожан на их планы усиливается. О проекте создания на месте блокадной подстанции гостиницы группа ЛСР заявила несколько лет назад. Проект вызвал волну возмущений. Общественность возражала против реализации планов девелопера, указывая на историческое значение объекта: эта подстанция дала электричество на возобновление работы трамваев в блокадном городе. В сухом остатке — два решения Совета по сохранению культурного наследия с разницей в пять лет, идущие вразрез друг с другом. Одно говорит о том, что здание является рядовой постройкой, другое подтверждает его историческое значение. На последнем заседании совета было принято решение о проведении экспертизы. Ситуация с данным проектом показательна целым рядом критериев, демонстрирующих ситуацию с градостроительным регулированием в Петербурге. И один из них — участие общественности.

НЬЮ-ЙОРК, НЬЮ-ЙОРК! Как-то, когда вокруг блокадной подстанции еще не разгорелся конфликт, представитель Совета по недвижимости Нью-Йорка Майкл Слэттери на встрече с петербургскими девелоперами, оценивая участие в градостроительном процессе общественности, рассказывал о том, что в Нью-Йорке даже хороший инвестиционный проект может быть заморожен, если жители примут решение, что он не соответствует по своим характеристикам местоположению. В пример он тогда приводил застройку территории, прилегающей к Центральному парку. Тогда инвестор, инициировавший проект, так и не смог найти компромисс с жителями, в итоге проект был переуступлен. «Новому собственнику удалось договориться на условиях внесения существенных изменений», — вспоминал господин Слэттери.

Тогда у Центрального парка в знак протеста несколько сотен человек открыли зонты в солнечную погоду. Тень, которая в итоге образовалась, символизировала влияние на окружающую среду небоскреба, который изначально планировалось построить на этом самом месте. Проект не был реализован, а сама акция невольно стала отражением уровня воздействия, которое общественность может оказывать на планы девелоперов. Для Нью-Йорка, как и для многих других городов США или Европы, активное участие жителей в гра-



АЛЕКСАНДР КОРЖОВ

ПО БЛОКАДНОЙ ПОДСТАНЦИИ ЕСТЬ ДВА РЕШЕНИЯ СОВЕТА ПО СОХРАНЕНИЮ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ С РАЗНИЦЕЙ В ПЯТЬ ЛЕТ, ИДУЩИЕ ВРАЗРЕЗ ДРУГ С ДРУГОМ

достроительном процессе уже стало привычным делом. В России, и в Петербурге в частности, пока уровень вовлеченности населения не столь высок, однако все же нарастает с каждым годом. И это накладывает свой отпечаток на стратегии и тактики застройщиков.

О высокой активности жителей в части управления городом говорится в одном из последних исследований, проведенных международной компанией PwC. В документе оценивается ситуация в Москве, однако, как утверждают специалисты, в Петербурге этот процесс также набирает обороты. Более того, в некоторых случаях его форма имеет даже более острый характер, нежели в столице.

«Нельзя отрицать, что активные группы горожан оказывают все большее влияние на формирование городской среды. Но говорить о том, что диалог идет на равных, пока нельзя. У общественных движений не хватает опыта для выражения своей позиции в таком формате, к которому привык бизнес. К сожалению, ощущение, что все говорят немного на разных языках, пока сохраняется. И пока в большинстве случаев появляется именно негатив», — говорит вице-президент Российской гильдии управляющих и девелоперов, директор Международной недели урбанистики Павел Гончаров.

Результаты исследования, проведенного в прошлом году РБК, свидетельствуют о том, что все чаще вместо позиции борцов с властью или застройщиками горожане выбирают роль созидателей. Вместе с тем, как отмечают эксперты, нередко общественность недостаточно информирована, что значительно осложняет процесс выработки компромисса. В результате по-

является общий негативный фон, который не самым лучшим образом сказывается на развитии города. Безусловно, общественность должна участвовать в принятии градостроительных решений, но для этого должен быть создан эффективный и прозрачный механизм.

Кроме того, девелоперы говорят о том, что нередко случаи, когда общественное мнение используется в целях получения политических баллов и манипуляции с негативным оттенком. «Сегодня при грамотно спланированной „общественной“ атаке можно поставить под угрозу и проект, и репутацию компании. Найти сторонников в такой ситуации бывает не так просто. Никто не хочет становиться на условную „сторону зла“», — отмечает Павел Гончаров.

СОЦИАЛЬНЫЕ СЕТИ В ПОМОЩЬ Общественный градус дискуссии и активность возрастают с развитием интернет-сервисов и социальных сетей. По данным Фонда общественного мнения, в настоящее время аудитория российского сегмента интернета составляет 73,8 млн человек. По данным Brand Analytics, ежемесячно в социальных сетях появляется 620 млн сообщений от 35 млн авторов. В апреле 2015 года по активности пользователей на первом месте оказались соцсети, и это не считая участников других платформ.

«Появилась эффективная возможность в довольно сжатые сроки объединить достаточно большую аудиторию. Это стало сильным стимулом для развития целого сегмента рынка коммуникационных услуг, связанного с управлением репутацией. Хотя еще буквально пять-семь лет назад такими проектами занимались единицы,

— говорит директор рекламного агентства «Сетевые коммуникации» Евгения Ермакова. — Сейчас мы видим, что российский рынок коммуникационных услуг в сфере управления репутацией с акцентом на интернет не только оформился в полной мере, обозначив основных игроков и их специализации, но и ежегодно растет на 30–50%. Стоить такие услуги могут от 2 млн рублей до бесконечности. И хотя многие компании — заказчики такого рода услуг предпочитают не афишировать свои действия в данном поле, бюджеты по данному направлению, несмотря на кризис, не сокращаются. К примеру, мы сейчас видим рост числа соответствующих обращений от клиентов».

Участники рынка убеждены, что при правильном управлении репутацией и при антикризисном маркетинге удалось бы избежать если не самих конфликтов, то острых фаз, и нивелировать негативное влияние на компанию в целом. Так, по мнению генерального директора Colliers International в Санкт-Петербурге Андрея Косарева, инициаторам крупных проектов, имеющих высокие риски спорных ситуаций, стоит придерживаться максимальной открытости, заботиться о брендинге территорий, быть социально активными. Небольшим проектам также не стоит забывать об антикризисном плане. Сегодня никто не застрахован от рисков столкновения с общественностью.

Директор по маркетингу Mirland Development Corporation Елена Валуева уверена, что самые лучшие способы формирования положительного мнения о застройщике — это вовремя сданные дома, выполненные обещания и информационная открытость. «Помимо этого, существуют разные инструменты: это и создание положительного информационного поля вокруг бренда, и поддержка компаний социально значимых проектов, работа с дольщиками, сотрудничество с другими брендами, у которых также сформирован положительный имидж, эффект от так называемой синергии брендов», — отмечает она.

Генеральный директор ГК «Унисто Петросталь» Арсений Васильев также полагает, что информационная открытость — важное конкурентное преимущество компании. «Мы уделяем большое внимание информированию наших клиентов о деятельности компании в СМИ и социальных сетях. В бюджетном выражении эта деятельность стоит немного, но приобретения для имиджа и репутации — огромные. Открытость и готовность рассказывать о себе рождает доверие. Справиться с негативом в сети порой очень сложно, а забывая положительные отзывы — выброшенные деньги. Здесь важнее прислушиваться к мнению дольщиков, вовремя реагировать и работать над недостатками», — советует он. ■



Ежедневная
общенациональная
деловая газета
«Коммерсантъ»
в Санкт-Петербурге –
главные новости
о событиях в бизнесе,
политике и обществе.

**Подписываемся
под каждым
словом.**