

ГОРОДА БУДУЩЕГО: ВЛАДИВОСТОК

ЗАЧЕМ ВЛАДИВОСТОКУ МАСТЕР-ПЛАН / 4
ЧЕМ БОЛЬНЫ РОССИЙСКИЕ ГОРОДА
И КАК ИХ ВЫЛЕЧИТЬ / 6
НОВЫЙ РУССКИЙ: КАК МЕНЯЕТСЯ ОСТРОВ / 10
СТОЛИЦА ПРИМОРЬЯ
ВЫШЛА НА НАБЕРЕЖНЫЕ / 12



Четверг, 7 сентября 2017
Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» №35

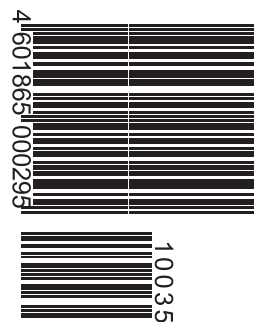
Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE



реклама

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ВЫПУСКА



ИПОТЕКА В ЦИФРАХ

ООН

РФ



приобрели жилье с помощью ипотеки за 16 лет.



вырос объем выдачи ипотечных кредитов с 2004 года с поправкой на инфляцию.



возьмут ипотечный кредит в 2017 году. Объем выдачи ипотечных кредитов составит 1,8 трлн рублей – это исторический рекорд.



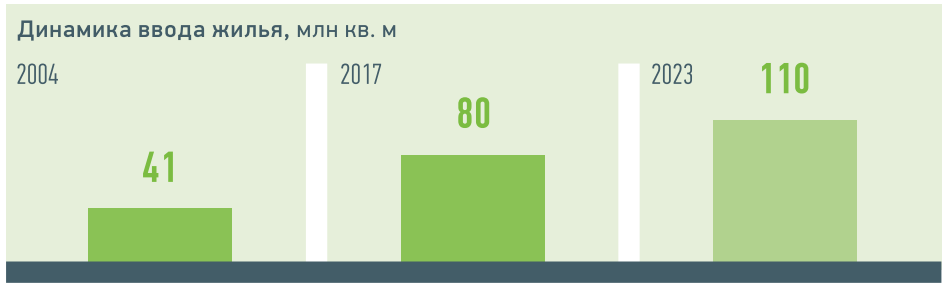
планируют купить жилье с помощью ипотеки в ближайшие 5 лет. Спрос на ипотечные кредиты в пятилетней перспективе составляет 20 трлн рублей.

СТРОИТЕЛЬСТВО ЖИЛЬЯ

На 23% вырос объем жилищного фонда с 2004 года. Он составляет 3,7 млрд м²



В 2 РАЗА увеличился объем ввода жилья по сравнению с 2004 годом. Ежегодно вводится около 80 млн м² жилья. В 2015 году достигнут максимальный уровень за всю историю Российской Федерации – 85 млн м², что превышает исторические рекорды СССР.



ИПОТЕКА – ОСНОВНОЙ ИНСТРУМЕНТ УЛУЧШЕНИЯ ЖИЛИЩНЫХ УСЛОВИЙ

11% – средняя ставка по кредитам в рублях по итогам первого полугодия 2017 года. Это **ИСТОРИЧЕСКИЙ МИНИМУМ** за всю историю развития рынка ипотеки с 2005 года.

9,5–10% – ставка выдачи ипотечных кредитов в августе 2017 года. На рынке **ВПЕРВЫЕ УСТАНОВЛЕНА** однозначная ипотечная ставка для широкого круга населения.

7% – **ЦЕЛЕВОЙ УРОВЕНЬ СТАВОК ПО ИПОТЕЧНЫМ КРЕДИТАМ**. При достижении этого уровня объем выдачи кредитов может увеличиться до 5 трлн рублей (1,8 трлн рублей – оценка 2017 года).



ИПОТЕКА СТАЛА МАССОВЫМ ПРОДУКТОМ

ДО 50% ИПОТЕЧНЫХ ЗАЕМЩИКОВ ГРАЖДАНЕ МОЛОЖЕ 30 ЛЕТ

ПОКАЗАТЕЛИ	2000–2005 гг.	2006–2008 гг.	2009–2012 гг.	2013–2017 гг.	2018–2023 гг.
ДОЛЯ ЗАЕМЩИКОВ В ВОЗРАСТЕ ДО 30 ЛЕТ	Менее 15%	20–35%	30–40%	До 50%	До 60%
СРЕДНИЙ ФАКТИЧЕСКИЙ СРОК КРЕДИТА	Менее 5 лет	6 лет	7 лет	7 лет	8–10 лет
ДОХОДЫ	- Очень высокий - Основные доходы — в иностранной валюте	- Выше среднего - Доходы как в рублях, так и в иностранной валюте	- Средний и выше среднего - Доходы в рублях	- Средний - Доходы в рублях	- Средний - Доходы в рублях
СЕМЕЙНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ	Женат/замужем, есть 1–2 ребенка				

НАЧАЛО ВЕЛИКОЙ СТРАНЫ

ВЛАДИВОСТОК ЖИТЕЛЯМИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЧАСТИ РОССИИ ВОСПРИНИМАЕТСЯ КАК ГОРОД-РОМАНТИКА: СОПКИ, ЗАЛИВЫ, МОРЕПРОДУКТЫ. ЭТО ГДЕ-ТО ДАЛЕКО, НА КРАЮ ЗЕМЛИ. САМИ ЖИТЕЛИ СТОЛИЦЫ ПРИМОРЬЯ ВОСПРИНИМАЮТ СВОЙ ГОРОД ИНАЧЕ: ВОСТОЧНЫЙ ФОРПОСТ, ОТКРЫВАЮЩИЙ ЖИТЕЛЯМ СОСЕДНИХ СТРАН ОКНО В ЕВРОПУ. ТО ЕСТЬ НЕ КРАЙ ЗЕМЛИ, А ЕЕ НАЧАЛО.

АНТОН БОРОВОЙ

Ровно пять лет назад, когда Владивосток принимал гостей саммита Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), город открылся миру в буквальном смысле. Такого притока иностранцев приморская столица никогда не видела, хотя туристы из Китая не первое десятилетие посещают город и знают его лучше, чем, скажем, жители других дальневосточных городов. Пожалуй, тогда приморцы осознали, что являются частью большой страны, а не обитателями далекого края и труднодоступных тигровых сопки, до которых нет дела федеральным властям.

Кстати, подготовка города к саммиту АТЭС и стала явным сигналом, что жители Центральной России («Мы называем их европейцами, так как центр страны — это уже Европа», — говорит коренной житель Владивостока) уже не воспринимают город между Амурским и Уссурийским заливами как окраину. Для них Владивосток — это преддверие Азии. Как рассчитывает федеральное правительство, Дальний Восток в целом и Владивосток в частности могут привлекать рабочую силу из других регионов России. «Но для этого нужно создавать удобную среду для жизни, комфортные условия для семей работников. Здесь, на Дальнем Востоке, этот вопрос особенно актуален», — заявил в начале августа на совещании по развитию всего Дальневосточного федерального округа (ДФО) России Владимир Путин. Год назад президент во время визита в Токио договорился с премьер-министром Японии Синдзо Абэ о межгосударственном сотрудничестве. Одним из пунктов этого партнерства является совместная работа с японскими архитекторами по улучшению среды российских городов. «Мы в правительстве все время базируемся на главном послые, который идет от нашего президента. Его установка такая: мы готовы с партнерами развивать отношения настолько, насколько наши японские коллеги сами готовы. Поэтому на все их инициативы мы ответим серьезной практической работой по достижению результатов», — говорил первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов в сентябре прошлого года.

Результаты не заставили себя ждать: фактически сразу же после визита президента в Японию АИЖК подписало приглашение с японским бюро Nikken Sekkei о разработке концепции мастер-плана развития Владивостока, которая будет представлена в ближайшее время. Мастер-план — это глобальный документ, который определяет, как может развиваться город в будущем и какие меры необходимо принять, чтобы выдержать ускоряющуюся с каждым днем конкурентную гонку за человеческий капитал.

Японские специалисты предлагают превратить Владивосток в инновационный центр на Дальнем Востоке, но для этого необходимо создать комфортные условия для иници-



ВЛАДИВОСТОК ИЗМЕНИТСЯ ДО НЕУЗНАВАЕМОСТИ

аторов стартапов. Безусловно, остров Русский становится сейчас научным центром, но и в материковой части Владивостока есть возможность создать целый инновационный кластер, полагают эксперты Nikken Sekkei. Это можно сделать на базе объектов, которые ранее занимал Дальневосточный федеральный университет, который переехал на Русский. Создание таких возможностей позволит привлекать стартапы из Азии и Европы.

Между тем концепция развития остров Русский, где проходили основные мероприятия в рамках саммита АТЭС, уже утверждена председателем правительства РФ Дмитрием Медведевым. «Остров должен стать одной из ключевых площадок для интеграции России в Азиатско-Тихоокеанский регион» — так объяснял премьер-министр сверхзадачу развития острова. «Концепция предусматривает развитие Русского прежде всего как образовательного, научного кластера», — заявил полномочный представитель президента в ДВФО Юрий Трутнев. — Концепция предусматривает развитие в основном за счет средств частных инвесторов при минимальном расходовании бюджетных средств — только на создание инфраструктуры».

СЛОВАРЬ

Городская среда — совокупность основополагающих условий, созданных человеком и природой в границах населенного пункта, которые оказывают влияние на уровень и качество жизнедеятельности человека.

Городское благоустройство — комплекс осуществляемых в соответствии с установленными нормами, требованиями и правилами мероприятий (работ) по созданию, содержанию и облагораживанию объектов благоустройства, а также иных предусмотренных настоящим законом мероприятий (работ), направленных на обеспечение и повышение безопасности и комфортности условий проживания граждан в городе Москве, поддержание и улучшение санитарного и эстетического состояния территории города Москвы. (Закон города Москвы от 30 апреля 2014 года №18 «О благоустройстве в городе Москве».)

Мастер-план — это стратегия пространственного развития, которая применяется для совершенствования уже застроенных городских территорий и развития новых. В мастер-план включаются общественно-простран-

ственные решения, чего нет в генплане. Также мастер-план содержит предложения по реализации описанных в нем мероприятий, в том числе социально-экономического характера, по встраиванию тех или иных территорий в структуру развития региона.

Генеральный план — основной градостроительный документ, определяющий перспективы развития города на длительный срок. Подготовка генеральных планов поселений, генеральных планов городских округов (далее также — генеральные планы) осуществляется применительно ко всем территориям поселений, городских округов.

Территориальное планирование — комплекс документов, определяющих назначение территорий исходя из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов для обеспечения устойчивого развития территорий, а также инженерной, транспортной и социальной инфраструктуры, обеспечения учета интересов граждан и их объединений, субъектов РФ, муниципальных образований.

Параллельно разработкой мастер-плана части острова Русский — бухты Новик — в рамках сотрудничества с АИЖК занимается КБ «Стрелка». Специалисты этого бюро выявили, что саммит АТЭС действительно кардинально изменил вид города: был открыт для горожан остров Русский, куда до этого въезд был возможен по спецпропускам, появилось множество новых инфраструктурных объектов, среди которых Золотой и Русский мосты, железнодорожное сообщение с аэропортом, дорожные развязки. Можно говорить о том, что Владивосток до и после саммита, по мнению жителей, — два совершенно разных города.

В результате изменилось и отношение самих горожан к Владивостоку: если раньше большая часть горожан стремилась при первой же возможности переехать в центральную часть России или Азию, то сейчас все обстоит иначе. Как показывают результаты проведенных «Стрелкой» антропологических исследований, во Владивостоке отношение к желающим переехать довольно неодобрительное. Это положительный тренд. «Исторически сложилось, что некоторая часть жителей Владивостока существует в давно уже неактуальной колониальной парадигме: мол, мы живем в городе временно», — делится своими наблюдениями партнер КБ «Стрелка» и профессор Высшей школы урбанисти-

АЛЕКСАНДР ПЛУТНИК, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АИЖК:



— Развитие среды и повышение качества жизни сегодня являются приоритетными задачами для всех городов России. Новые городские пространства создают новую экономику, дают импульс росту и развитию современных городов. Комфортная среда создает инфраструктуру, необходимую для реализации человеческого потенциала. Примеры этого мы видим и в Азии, и в Европе, и в России. На Восточном экономическом форуме АИЖК и японское бюро Nikken Sekkei представляют концепцию развития Владивостока, которая предполагает формирование города как регионального центра в области образования, инновационной экономики и туризма.

КОМФОРТ

Минстрой России и АИЖК занимаются комплексным развитием среды в городах РФ по поручению президента Владимира Путина, которое он дал на заседании Госсовета в мае 2016 года. По итогам форума «Городское развитие и совершенствование качества городской среды» в сентябре 2016 года председатель правительства РФ Дмитрий Медведев поручил АИЖК и КБ «Стрелка» разработать стандарты комплексного развития территорий, а также стандарты развития городской среды в моногородах. Основная цель проекта — добиться повышения качества и комфорта городской среды на всей территории России. Для этого в 2017–2022 годах будет формироваться современная комфортная городская среда в регионах.

В 2016 году АИЖК и КБ «Стрелка» заключили контракт на разработку стандартов комплексного развития территорий для городов России. В документ вошли стандарты комплексного развития территорий 1 112 городов, разработка концепций ключевых общественных пространств для 40 городов и программа «Пять шагов благоустройства» для 319 моногородов. Кроме того, в рамках приоритетного проекта был разработан индекс качества городской среды, он позволяет определить ключевые проблемы в развитии среды всех городов страны. К оценке обязательно привлекают жителей и экспертов. Далее в каждом муниципалитете по пяти критериям отдельно оценивается состояние жилых территорий, зеленых и водных пространств, улиц, общественно-деловой инфраструктуры, социальных объектов и общегородского пространства. Индекс позволяет быстро и точно определить городские проблемы и причины их возникновения.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide «Города будущего: Владивосток»)
Владимир Желонкин — генеральный директор АО «Коммерсантъ»
Сергей Яковлев — шеф-редактор АО «Коммерсантъ»
Анатолий Гусев — автор дизайн-макета
Павел Кассин — директор фотослужбы
Рекламная служба:
Тел. (495) 797-6996, (495) 925-5262
Владимир Лавицкий — руководитель службы «Издательский синдикат»
Халиль Аминов — выпускающий редактор
Наталья Дашковская — редактор
Сергей Цомык — главный художник
Виктор Куликов,
Наталья Коновалова — фоторедакторы
Екатерина Бородулина — корректор
Адрес редакции: 121609, г. Москва, Рублевское ш., д. 28. Тел. (495) 797-6970, (495) 926-3301
Учредитель: АО «Коммерсантъ».
Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-64419 от 31.12.2015
Типография: ОАО «Полиграфический комплекс «Пушкинская площадь»
Адрес: 109548, г. Москва, ул. Шосейная, дом. 4д.
Тираж: 75000. Цена свободная
Фото на обложке: РИА Новости

ОТКРЫТИЕ

ВЛАДИВОСТОК ПО ПЛАНУ

ЯПОНСКОЕ БЮРО NIKKEN SEKKEI В РАМКАХ СОТРУДНИЧЕСТВА С АИЖК РАЗРАБАТЫВАЕТ МАСТЕР-ПЛАН РАЗВИТИЯ ВЛАДИВОСТОКА, КОТОРЫЙ ПЛАНИРУЕТСЯ ПРЕДСТАВИТЬ ДО КОНЦА НЫНЕШНЕГО ГОДА. ЭТА РАБОТА — ОДИН ИЗ ПРАКТИЧЕСКИХ ПУНКТОВ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ РОССИЕЙ И ЯПОНИЕЙ. ЗАРУБЕЖНЫЕ УРБАНИСТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО СТОЛИЦА ПРИМОРЬЯ МОЖЕТ СТАТЬ ПОЛНОЦЕННЫМ ХАБОМ, КОТОРЫЙ СОЕДИНИТ АЗИЮ С ЕВРОПОЙ.

АНТОН БОРОВОЙ

Nikken Sekkei планирует представить предварительную концепцию уже в этом месяце, говорит заместитель гендиректора Фонда Единого института развития в жилищной сфере (создан АИЖК) Евгения Муринец. «В концепции будут представлены основные стратегии развития города, а также видение двух выбранных японскими коллегами приоритетных зон стратегического развития», — рассказывает она. — А уже к концу 2017 года появится итоговый мастер-план и «дорожная карта», которые определят, что и в какой период необходимо сделать для достижения выбранных целей». Мастер-план, подготовленный Nikken Sekkei, должен пройти общественные слушания, которые предположительно могут пройти в первом квартале 2018 года. Как только идеи, предлагаемые японскими урбанистами, будут одобрены горожанами, планируется запустить работу по корректировке генплана развития Владивостока с учетом предложений Nikken Sekkei, сообщили в администрации Приморского края. Там же уточнили, что для этих целей создан координационный совет.

ВЗГЛЯД НА ГОРОД Подход Nikken Sekkei к разработке мастер-плана столицы Приморья оказался следующим: специалисты бюро изучали проблемы города, собирая информацию у всех профильных департаментов местной администрации, в том числе о том, что жители хотят улучшить в своем городе. Проанализировав все данные за последние 15 лет, японские урбанисты пришли к выводу, что Владивосток имеет все шансы стать транзитным хабом между Азией и Европой, но для этого город должен быть удобным не только для его жителей, но и для тех, кто приезжает сюда работать и путешествовать.

По мнению Nikken Sekkei, во Владивостоке необходимо разрабатывать три ядра — историческое, инновационное и торгово-рекреационное, что будет способствовать развитию, с одной стороны, туризма, с другой — созданию инновационной экономики. Для этого предлагается создать в городе новый креативный хаб, где будут проводиться самые передовые исследования и осуществляться научные разработки. Реализовать подобную задачу, уверены японские специалисты, можно на острове Русский, который за последние пять лет превратился из закрытой территории в настоящий образовательный центр. Кстати, специалисты КБ «Стрелка», которое также по заказу АИЖК разрабатывает мастер-план бухты Новик — одной из частей острова, — также убеждены, что Русский — подходящее место для развития научного кластера.

Впрочем, по мнению Nikken Sekkei, инновационное ядро города можно также благополучно развивать в материковой части Владивостока, где до переезда на Русский размещались корпуса Дальневосточного федерального университета (ДВФУ). Бывшие здания вуза могут стать своеобразным коммуникационным центром с конференц-залами, помещениями для семинаров и коворкингами. Предлагается также провести редевелоп-



РЕАЛИЗАЦИЯ МАСТЕР-ПЛАНА ПРЕВРАТИТ ВЛАДИВОСТОК В ЦЕНТР ИННОВАЦИЙ

мент бывшего общежития ДВФУ, где могут разместить-ся как небольшие офисы для инновационных фирм, так и жилье с недорогой арендной платой, что очень важно для тех, кто запускает стартапы.

Кроме того, как полагают в Nikken Sekkei, Владивосток логично превратить в один из финансовых центров российского Дальнего Востока. Для этого предлагается соз-

дать в городе новый центральный бизнес-район, который включит в себя административные функции, выводимые из центральной части города. Это именно то, что нужно городу, который в час пик находится практически в глухой пробке. Изучив город вдоль и поперек, японские градостроители пришли к выводу, что новый деловой район оптимально создавать по соседству с дельтой Первой речки: для этого придется вывести из этого района нефтехранилище, изменить трассировку существующих железнодорожных путей и улично-дорожную сеть.

СВОБОДНЫЕ ДОРОГИ Учитывая сложную дорожно-транспортную ситуацию во Владивостоке и концентрацию деловой и общественной активности в центральной части города, специалисты Nikken Sekkei убеждены, что приморской столице необходима полицентрическая структура. «Наши партнеры из Nikken Sekkei предлагают перераспределить точки притяжения, в том числе и транспортные, таким образом, чтобы не было такого дисбаланса, когда центр города ночью замирает и вся жизнь перетекает в спальные районы», — продолжает госпожа Муринец.

Что же конкретно предлагает специалисты Nikken Sekkei? Их первый посыл — изменить структуру города таким образом, чтобы она стала умной и компактной. Для этого кроме создания нового делового района предлагается пересмотреть существующую во Владивостоке систему общественного транспорта. Среди предложений японцев — комплексное развитие района железнодорожного вокзала и пассажирского порта, что позволит значительно улучшить транспортную ситуацию в центральной части города.

Японские разработчики мастер-плана считают, что городу необходима устойчивая логистика, для чего может потребоваться частичный вынос порта за пределы города. Там же можно создать логистические центры, которые в обход центральной части Владивостока были бы заточены на торговлю с Китаем, Южной Кореей и другими странами. Перемещение некоторых портовых функций Владивостока в соседние порты позволит консолидировать этот сектор, что может привести к созданию новых производственных зон, убеждены в Nikken Sekkei. В такой ситуации не исключено

МНЕНИЕ



появятся больше зеленых пространств, современной инфраструктуры, доступного жилья. Уверен, что для жителей Приморья, которые всегда гордились своей столицей — энергичным, открытым морю и солнцу городом, обновление Владивостока станет еще одним важным этапом в его развитии.

Александр Галушка, министр РФ по развитию дальнего востока:

— Восточный экономический форум (ВЭФ) дал мощный импульс для формирования Владивостока как крупнейшего центра международного сотрудничества. В прошлом году премьер-министр Японии Синдзо Абэ предложил сделать приморскую столицу еще прекраснее. На третьем ВЭФ уже состоится презентация мастер-плана Владивостока, разработанного с помощью наших японских партнеров. Его реализация поможет городу стать более комфортным для жителей и гостей города. Во Владивостоке появится больше зеленых пространств, современной инфраструктуры, доступного жилья. Уверен, что для жителей Приморья, которые всегда гордились своей столицей — энергичным, открытым морю и солнцу городом, обновление Владивостока станет еще одним важным этапом в его развитии.

ИДЕИ

БЕЗ ПОРТА

Nikken Sekkei рассматривает два варианта перемещения контейнерного порта из Владивостока. Первый сценарий предусматривает консолидацию функций контейнерного порта Владивостока и порта Восточный в порту Суходол. Второй вариант — перемеще-

ние функции контейнерного порта Владивостока в порт Восточный. Кроме того, туда же японские специалисты предлагают переместить порт для энергоресурсов, а судостроение — в район Большого Камня. В действующем порту столицы Приморья предлагается оставить терминал для пассажиров, терминал для импорта автомобилей и рыбо-

хозяйственный сектор. Прибрежные районы, которые освободятся после переноса основных функций порта в другие места, можно преобразовать в современные общественные культурно-развлекательные и многофункциональные пространства для жителей города и отдельные коммерческие площади, прибыль от которых будет использо-

ваться в качестве компенсации за перемещение.

С ДОРОГАМИ

Эксперты Nikken Sekkei спроектировали три варианта строительства потенциальной кольцевой дороги во Владивостоке. Вот к каким выводам они пришли. Если строить наземную дорогу, то это, естественно, менее дорогостоящий

вариант, следовательно, возможна более быстрая реализация. Но в этом сценарии есть и минусы: во-первых, на западном участке кольцевой дороги недостаточно места, необходимо присоединение к существующей дороге. Впрочем, это едва ли позволит кардинально улучшить ситуацию с пробками. Во-вторых, недостаточно места для организации проме-

нада вдоль побережья вблизи центральной части. Второй вариант — создание морского маршрута. В этом случае отпадает необходимость присоединения к существующей дорожной сети на западном участке кольцевой дороги и, следовательно, повышается эффективность с точки зрения улучшения ситуации с транспортной загруз-

женностью. Но с другой стороны, при таком варианте ограничивается доступ к дорогам по суше, суда будут испытывать препятствия при приближении к береговой зоне. К тому же строительство такой дороги значительно увеличит смету. Третий вариант — частично морской маршрут. В этом случае не надо присоединять к су-

ществующей дорожной сети на западном участке кольцевой дороги и есть возможность создания променада вдоль побережья, так как кольцевая дорога проходит по морю вблизи центральной зоны. Но это вариант, как считают специалисты Nikken Sekkei, самый дорогой.

расширение портов Зарубино, Посыет и Славянка за счет модернизации портовой функции и промышленных объектов, что приведет к повышению качества обслуживания торговых судов, прибывающих из Китая и Южной Кореи.

С точки зрения развития транспортной инфраструктуры во Владивостоке необходимо расширение Транссиба, развитие автомагистралей и минимизация грузоперевозок через город. Поэтому в приморской столице нужно предусмотреть строительство кольцевой автодороги, сформировать систему перехватывающих парковок и транспортно-пересадочный узел на базе вокзала, а также вовлечь железнодорожную сеть в систему городского общественного транспорта, как это произошло в Москве с появлением в столице Московского центрального кольца. «Это как раз тот опыт, который японские специалисты применили у себя», — продолжает Евгений Муринец. — Например, в Токио восемь центров притяжения в виде транспортно-пересадочных узлов».

ТУРИСТЫ И СОПКИ Владивосток в силу своего географического расположения, рельефа и соседства с Амурским и Уссурийским заливами имеет достаточный потенциал для развития туризма. Еще один фактор, говорящий в пользу этого, — соседство с Китаем, где в последнее время активно растет выездной турпоток. В этой связи Nikken Sekkei предлагает развивать сразу не-



КРИС СМЙТОК / ТАСС

сколько рекреационных зон в границах Владивостока. Прежде всего речь идет о территории охранных зон водоема и водохранилища и национальных особо охраняемых природных территориях.

Создание зон рекреаций позволит сбалансировать развитие Владивостока. Чтобы эта система заработала, необходимо изменение существующего генплана города, убеждены в Nikken Sekkei. Для развития общественных про-

ВЛАДИВОСТОК С ЕГО УРОВНЕМ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ НУЖДАЕТСЯ В КОЛЬЦЕВОЙ ДОРОГЕ

странств во Владивостоке предстоит принять комплекс мер. Так, например, требуется развитие сопки Орлиное Гнездо — недооцененной горожанами точки обзора. Отсюда открывается прекрасный вид на бухту Золотой Рог и Золотой мост, которые являются ландшафтными доминантами города. Градостроители из Nikken Sekkei предлагают для сохранения вида с сопки на залив обозначить ее как охранную видовую зону, что позволит властям установить жесткие градостроительные регламенты. Иначе говоря, это позволит не строить в этом месте объекты, которые закрыли бы вид на залив. По мнению японских специалистов, на вершине Орлиного Гнезда возможно создание смотровой площадки, которая станет еще одним местом притяжения туристов.

Предлагаемые японскими градостроителями варианты развития Владивостока требуют дальнейшего обсуждения с горожанами. Очевидно, что авторам мастер-плана и местным властям придется доказывать горожанам его актуальность, объясняя преимущество такого планирования. Развитие приоритетных проектов, в частности, создание нового делового района, строительство кольцевой дороги позволит превратить Владивосток в центр инноваций. ■

«ВЛАДИВОСТОК СТАНЕТ ГОРОДОМ ИННОВАЦИЙ»

О том, как японское архитектурное бюро Nikken Sekkei разрабатывает мастер-план Владивостока и какие вызовы стоят перед горожанами, рассказал партнер компании ФАДИ ДЖАБРИ.

Business Guide: Каков будет юридический статус мастер-плана развития Владивостока, разрабатываемого Nikken Sekkei после завершения работы и согласования с заказчиком в лице АИЖК?

Фад Джабри: Во время прошедшего Восточного экономического форума (ВЭФ) в сентябре 2016 года президент Владимир Путин пожелал, чтобы развитие Владивостока осуществлялось в рамках сотрудничества между Россией и Японией. Эту идею поддержал премьер-министр Японии Синдзо Абэ. И уже в декабре прошлого года во время визита Владимира Путина в Японию был подписан договор между АИЖК и Nikken Sekkei о разработке стратегической концепции мастер-плана развития Владивостока. Мы рассчитываем, что на основе оформленной концепции будут приняты необходимые шаги для ее претворения в жизнь. В частности, на координационном совете по развитию Владивостока, прошедшем этим летом, руководство края обозначило готовность уже в следующем году откор-



СЕРГЕЙ САВСТЬЯНОВ/ТАСС

ректировать генеральный план города в соответствии с нашей концепцией.

В. Г.: Собирали ли ваша компания в рамках работы над мастер-планом данные на месте для определения основных тенденций развития города?

Ф. Д.: Да, Nikken Sekkei занималась сбором данных при помощи АИЖК, местного партнера и активного содействия руководства края. Мы рассматривали и анализировали основную информацию относительно природных условий, характера землепользования, инфраструктуры, экономических, социальных и демографических характеристик, уровня развития промышленности, транспорта, состояния окружающей среды, географических и прочих данных. Мы подробно изучили генплан развития Владивостока, принятый в

2011 году, и его последующие редакции. Кроме того, мы изучили ряд идей и предложений по развитию, выдвинутых местными жителями, специалистами и заинтересованными лицами.

В. Г.: Какие, на ваш взгляд, основные трудности, с которыми сталкивается Владивосток?

Ф. Д.: Специалисты Nikken Sekkei выделили ряд проблем: падение промышленного производства, недостатки общественного транспорта и непригодность дорог для пешеходов, демографические проблемы, такие как отток населения и безработица, устаревшая инфраструктура, а также экологические проблемы, связанные с использованием земель не по целевому назначению и загрязнением окружающей среды промышленными предприятиями. Мы рассматриваем эти явления как вызовы и постараемся вместе найти решения.

В. Г.: Каковы основные преимущества города и предпосылки к его развитию?

Ф. Д.: Владивосток — самый большой город в Дальневосточном федеральном округе. Он отличается выгодным геополитическим положением, поскольку расположен вблизи таких экономических центров, как Япония, Южная Корея, Китай и Тайвань. Здесь сосредоточено большое количество высших учебных заведений, а значит, город не испытывает недостатка в вы-

сококвалифицированных кадрах. Это единственный город в Азии, отличающийся европейским характером. Здесь холмистый рельеф и очень живописные виды на океан. Этот многонациональный город, расположенный на пересечении культур, совершенно уникален. Стратегию развития Владивостока определяет внутренний потенциал города. Существующие проблемы должны быть преодолены с помощью стратегических мер, которые мы изложим в мастер-плане.

В. Г.: Что нужно сделать, чтобы Владивосток стал для России настоящим окном в Азию?

Ф. Д.: Мы предлагаем развивать Владивосток как региональный образовательный центр, новый деловой центр для развития креативной экономики, туристический и культурный центр. Все три направления развития мы планируем объединить посредством научных исследований, инноваций и предоставления новых возможностей. Первостепенное внимание при развитии Владивостока должно уделяться экологическим аспектам. Для этого необходимо реализовать стратегию из пяти пунктов, благодаря которой Владивосток станет пилотным городом по внедрению инноваций.

В. Г.: Какие эти пять основных пунктов стратегии развития Владивостока?

Ф. Д.: Прежде всего это создание «умной» и компактной структуры города путем децентрализации городских кластеров, которые должны быть соединены эффективной дорожной сетью, а также при помощи транзитно-ориентированного проектирования с учетом существующих объектов. Далее — создание эффективной транспортной системы с помощью устройства сети пешеходных маршрутов и «умной» системы движения транспорта в центре города, а также внедрения эскалаторов для перемещения в холмистой части города. Что касается развития экономики, то мы предлагаем создание в городе новой бизнес-платформы, ядром которой стали бы научные исследования и научно-технологические инкубаторы в центре города. Четвертый пункт — это улучшение городской среды и восстановление существующих предприятий с помощью перемещения промышленной и портовой зон из городского центра, создания нового туристического и коммерческого центра. Кроме того, существующие промышленные предприятия необходимо модернизировать с точки зрения экологичности и высококачественности. Наконец, пятый пункт — сохранение уникальности и особенностей ландшафта Владивостока путем восстановления портовой зоны, сохранения работающих промышленных предприятий, а также географического ландшафта.

«БЫТЬ ОТКРЫТЫМ ПЕРЕМЕНАМ — ЭТО ОТЛИЧНАЯ ИДЕЯ»

БАУДЕВЕЙН АЛМЕКИНДЕРС, один из основателей голландского архитектурного бюро OKRA, вместе со своими партнерами реализовал сразу несколько успешных проектов, среди которых, в частности, обновление исторического центра Афин, благоустройство к Олимпиаде 2012 года паркового пространства на Темзе в Лондоне. Он консультировал КБ «Стрелка» при разработке дизайн-проекта обновления общественных пространств Владивостока. Архитектор рассказал Business Guide, в чем особенность столицы Приморья.



ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА

форпост на Тихом океане, предполагалось развивать как европейский город на Дальнем Востоке. Необычный ландшафт позволяет создать самобытные общественные пространства. По большому счету сопки могли бы стать одной из доминант городской среды — вопрос в

том, как использовать имеющиеся возможности. Географическое преимущество города позволяет его жителям пользоваться Амурским и Уссурийским заливами. Фактическая ситуация такова, что хотя те же набережные и сопки являются составной частью общественной среды, но зачастую они не так оптимально интегрированы в городское пространство, как могли бы.

В. Г.: Каким образом можно изменить ситуацию?

Б. А.: Существует масса способов тесно интегрировать набережные с остальной частью города, над чем сейчас работают архитекторы из КБ «Стрелка» по заказу АИЖК. Прежде всего необходимо обеспечить безопасный и комфортный доступ пешеходов к набережным. Одно только это позволит заинтересовать горожан больше времени проводить на набережных.

В. Г.: Какие перспективы вы видите для развития набережных Владивостока?

Б. А.: У прибрежной части Владивостока есть огромный потенциал развития. Более того, еще раз повторюсь, перспектива на океан — эта та идентификация столицы Приморья как уникального города. Многие города, имеющие прибрежные зоны, проходили путь реновации этих пространств. Возьмем для примера Хельсинки, Стокгольм, Барселону, Гамбург, Амстердам или Роттердам: жители всех этих городов позитивно относятся к соседству с морем, потому что береговая зона не закрыта для них высокими заборами. В случае с Владивостоком широкий доступ горожан и гостей города к набережным позволит повторить отличный опыт крупных морских городов. И хорошо, что владивостокские и федеральные чиновники задумались об улучшении общественных пространств. Быть открытым переменам — это отличная идея.

Существуют конкретные механизмы достижения поставленной цели. Например, вывести местный порт, который практически находится в одной из красивейших бухт, в другое место. Это сразу даст толчок развитию: улучшится дорожная ситуация, для горожан откроется новое общественное пространство, рядом с которым возможно строительство жилых кварталов с современной планировкой и архитектурой. Сейчас разрабатываются варианты развития набережных во Владивостоке и площади вокруг вокзала. Как эти пространства будут связаны между собой, еще предстоит увидеть. Но уже на начальном этапе нужны консультации с экспертами, архитекторами, горожанами, властями, как мы это делаем в Нидерландах. Еще один важный момент — разработка мастер-плана, который в целом был бы принят всеми сторонами, включая горожан и местную власть.

«БУДУЩЕЕ — ЭТО БЛАГОУСТРОЕННОЕ НАСТОЯЩЕЕ»

АИЖК И КБ «СТРЕЛКА» РАЗРАБОТАЛИ ИНДЕКС КАЧЕСТВА ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ, КОТОРЫЙ ПОЗВОЛИТ МОНИТОРИТЬ СОСТОЯНИЕ РОССИЙСКИХ ГОРОДОВ. О ТОМ, ЗАЧЕМ ПОНАДОБИЛСЯ ЭТОТ ИНСТРУМЕНТ, РАССКАЗЫВАЕТ ПАРТНЕР КБ «СТРЕЛКА», ПРОФЕССОР ВЫСШЕЙ ШКОЛЫ УРБАНИСТИКИ ГРИГОРИЙ РЕВЗИН.

ЗАЧЕМ НУЖЕН ИНДЕКС Задача индекса среды городов достаточно проста. У нас есть национальный проект «Городская среда», заявленный на самом высоком уровне. В России 1112 городов. Возникает вопрос: где и что улучшить? Индекс позволяет увидеть, где у какого города проблема, в чем город отстает, в чем преуспевает.

Когда пациент проходит осмотр, у него измеряют температуру, пульс, давление. Так и индекс качества городской среды по ряду параметров позволяет определить, чем болен город. Мы искали такие параметры, данные по которым есть по всем 1112 городам России. Это должны быть проверяемые данные, которые получаются одинаковым путем для всех городов и которые ежегодно обновляются. До сих пор никто не проводил такой работы в таком масштабе — по сути это всероссийская диспансеризация городов.

У российских городов схожие болезни. Больше половины из них основаны после революции, остальные сильно перестроены в советскую эпоху. Это города эпохи индустриализации. Индустриальный город сильно отличается от торгового, религиозного, культурного тем, что сам такой город и дома в нем — в некоторой степени заводское изделие, высокостандартизированное. Там схожее устройство, хотя, конечно, есть множество вариантов и некое количество исключений. Но в целом болезни, от



ГЕННАДИЙ ГУННОВ

которых страдают такие города, тоже более или менее стандартные, и они видны уже на уровне индексирования. Стандартные болезни позволяют более или менее стандартизировать лечение, разумеется, с учетом размеров города, климата, экономики и т.д.

ОТ ПАРКОВ ДО ПЛОЩАДЕЙ В нашем индексе город разделяется на несколько пространственных систем: жилье и дворы, общественно-деловая инфраструктура и прилегающие территории, улицы, озелененные и водные пространства и то, что мы называем социально-

досуговыми пространствами, куда входит культурная инфраструктура, учреждения медицины и образования. Каждое из этих пространств оценивается по группам критериев, которые в принципе являются стандартными для урбанистики. Группы критериев таковы: безопасность, комфорт, экологичность, идентичность, разнообразие и степень современности среды. В индексе для каждого города используется в общей сложности 30 индикаторов.

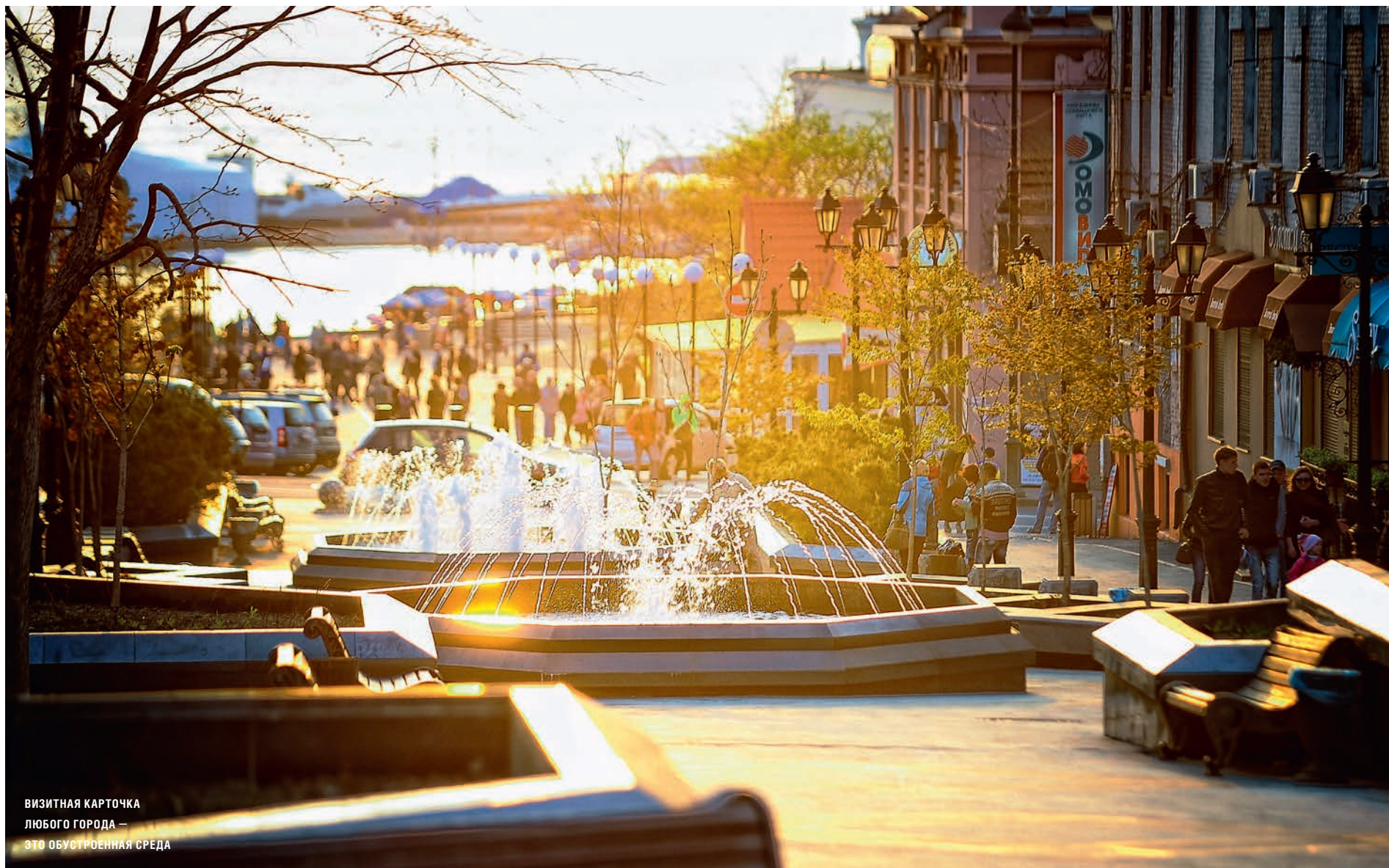
Например, вы хотите оценить в городе озелененные пространства, прежде всего парки. Сегодня мы умеем это делать, в том числе при помощи космических снимков очень высокого качества. Мы оцениваем уровень освещенности парка, развитость пешеходной сети, количество функций, а также уровень востребованности парка горожанами. Надо сказать, результаты по всем этим параметрам не слишком впечатляют.

В индустриальном городе парк — это кусок нетронутой природы, где человек может отдохнуть от работы на заводе. Эта концепция устарела, но в соответствии с ней сделано большинство наших парков. «Нетронутая природа» в городе не выживает, за ней нужен постоянный уход. Нужно освещение, пешеходная сеть дорожек, очистка территории, уход за растениями и животными. Нужна специальная система высадки, система дренажа, полива, ухода.

В постиндустриальном городе парк — это многофункциональное общественное пространство. Отдых, общение с природой сочетаются со спортом, торговлей, культурными программами и т. д. Как положительный пример — парк Горького в Москве или Крымская набережная.

Очевидно, что у каждого города своя специфика, но оказывается, что счастливы города по-разному, а вот несчастливы каким-то похожим образом. По результатам получается, что в 80% городов плохая ситуация с парками и набережными. Это именно типовая болезнь.

Вторая массовая болезнь — это общественные пространства, главные площади города. 62% городов отличаются низким качеством общественных пространств. В индустриальном городе эти пространства монофункциональны — есть административные площади, есть транспортные, реже встречаются торговые, очень редко — малые площади для жителей какого-то одного района. А современная площадь многофункциональна. Власть, бизнес, торговля и культура должны здесь встречаться. Это у нас редко получается. Конечно, такая ситуация — результат советского наследия. В советское время репрезентацией власти была пустота площади перед обкомом или райкомом. Большое пустое пространство, в центре Ленин — довольно величественно. Но сегодня это вос-



ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА
ЛЮБОГО ГОРОДА —
ЭТО ОБУСТРОЕННАЯ СРЕДА

ОЛЕГ СМЯТКОВ/ТАСС

принимается скорее как признак запустения, как указание, что в городе ничего нет. А должны быть гостиницы, рестораны, торговля, собор, музеев. Подобное есть и в Ярославле, и в Костроме, и Калуге, даже в малых городах типа Кашина, но это дореволюционные города. А в большинстве этого нет вовсе.

Конечно, нам катастрофически не хватает данных. Например, идеальный показатель экологии среды, проверенный в массе городов в мире, — уровень заболеваемости. Данные по онкологии, по сердечно-сосудистым заболеваниям, заболеваниям дыхательных путей. Но их невозможно получить в России применительно к каждому городу, тем более — районам города. Поэтому приходится судить об экологической ситуации по вывозу твердых бытовых отходов. Но это интересный критерий — по нему можно, например, судить об уровне развития стрит-ритейла: чем больше вывозится мусора, тем больше первые этажи домов занимают кафе или магазины. Другой пример — безопасность. Все, естественно, измеряют безопасность по уровню преступности. Мы можем мерить безопасность улиц по уровню ДТП — это открытые данные. А бытовая преступность, которая очень много говорит об уровне безопасности в жилых районах, — закрытые данные. Мы можем косвенно определить безопасность по уровню освещенности дворов и улиц (такие данные предоставляет Росстат).

Но вот что принципиально важно. После того как мы получили результаты рейтинга по первым десяти городам, мы провели контрольные замеры — социологические опросы фонда «Общественное мнение» в пяти городах и оценки специалистов тоже в пяти городах. Оценивались те же пространства по тем же параметрам — безопасность, комфорт. Оказалось, что расхождения в оценках — не более чем в два балла из десяти. Так что хотя у нас много косвенных критериев, в целом мы получаем адекватные результаты.

НАСЛЕДСТВО ВЛАДИВОСТОКА Что касается Владивостока, то он попадает в группу крупных городов, хотя до миллионника не дотянул: в нем проживают 600–700 тыс. человек. Но город, как и миллионники, хорошо обеспечен культурно-досуговыми и образовательными центрами. По индексу качества среды Владивосток занимает достаточно высокое место среди других городов — 166 баллов из 300 возможных. Для сравнения: Тамбов, лидер среди крупных городов, набрал 198 баллов. По критериям индекса удовлетворительная оценка ставится, если тот или иной город набрал минимум 150 баллов. Это соответствует оценкам жителей Владивостока — они находят состояние среды удовлетворительным. Примечательно, что лучше всего дела во Владивостоке обстоят с жильем — 36 баллов, что очень неплохо.

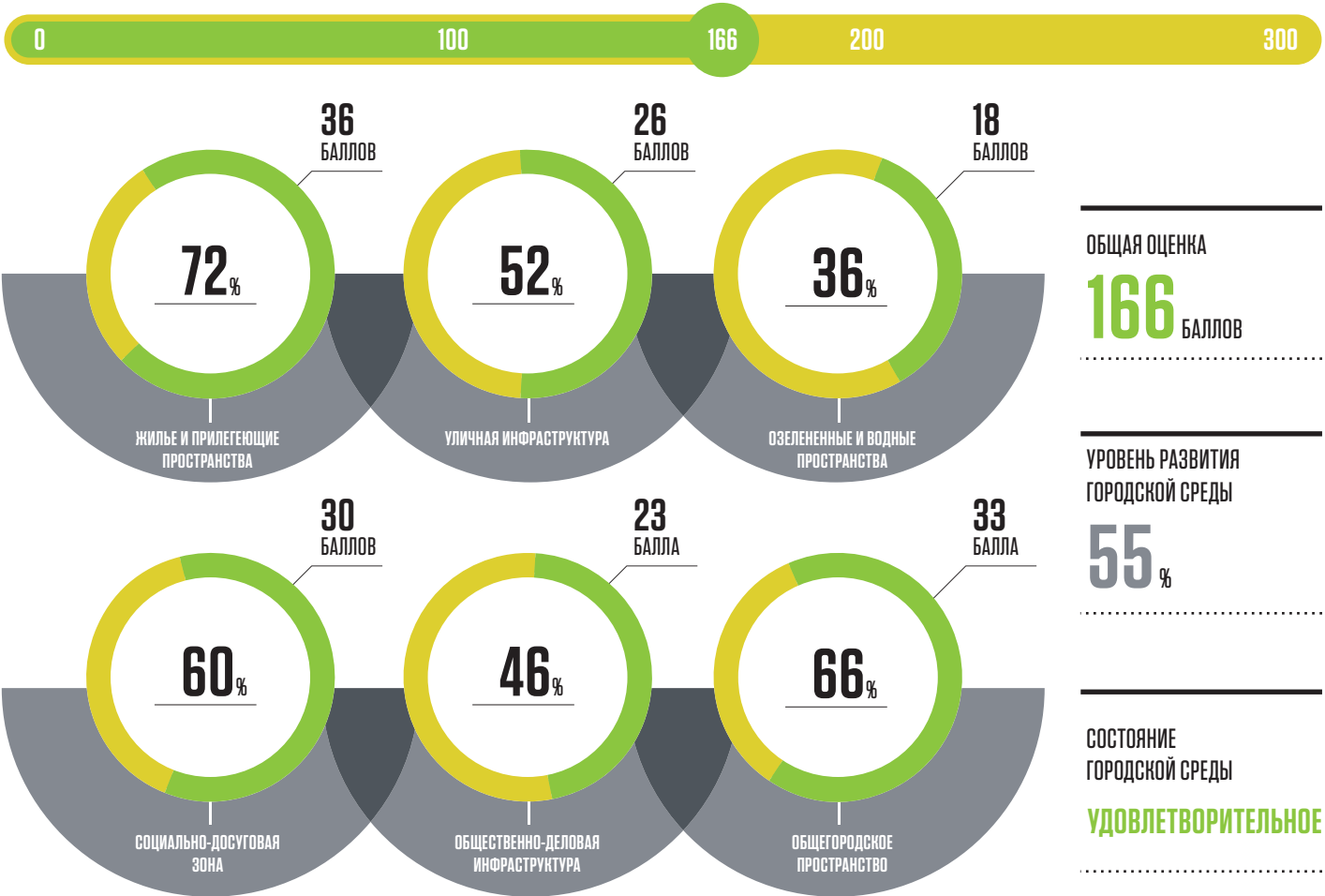
Жилье во Владивостоке сравнительно молодое. Основная часть города — это брежневская застройка, а это значит, что коммунальные службы, уровень электрификации и мусороудаление отвечают высокому стандарту советской экономики. С другой стороны, жилье во Владивостоке парадоксальным образом несколько недотягивает до уровня жизни в городе. Тут высокая средняя зарплата по России, высокий уровень автомобилизации, высокие показатели развития частного бизнеса. А жилье достаточно среднее. Основное предложение (60%) — это проекты экономкласса. Такого жилья построено много: тут во Владивостоке перепроизводство, годовое предложение превышает сегодня спрос на 94%, и из этой ситуации локальный рынок будет выходить еще долго. При этом домов по индивидуальным проектам очень мало. Можно сказать, что жилые кварталы достаточно безопасны, сравнительно комфортны, экологичны, но проигрывают по разнообразию, идентичности и современности среды.

Нынешняя социально-досуговая инфраструктура и прилегающие пространства в очень большой степени похожи на то, что культивировалось советской цивилизацией. К сожалению, школы, детские сады, поликлиники сегодня практически исключены из общественного пространства города — они находятся за заборами и доступ в них ограничен. По сравнению с советскими временами эта изолированность даже усилилась по соображениям безопасности. В оценке этого пространства Владивосток набрал 30 баллов (или 60% из возможных 100%). По сравнению со средними цифрами по стране это примерно на 10 баллов больше.

Индекс оценивает качество улиц не только с точки зрения их приспособленности для движения транспорта, но и

ИНДЕКС КАЧЕСТВА ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ ВЛАДИВОСТОКА

ИСТОЧНИК: САЙТ ИНДЕКС-ГОРОДОВ.РФ



их функционал в качестве общественных пространств. Учитывается стрит-ритейл, общественное питание, офисные помещения. Анализируется, насколько диверсифицированы потоки, общественный транспорт, частный транспорт, пешеходное движение. Уличная инфраструктура во Владивостоке набрала 26 баллов: можно сказать, что улицы скорее плохие, чем хорошие.

ИНДЕКС КАЧЕСТВА ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ ЧТО УЧИТЫВАЕТ ИНДЕКС

- городское пространство в целом
- жилье и прилегающие пространства
- социально-досуговые пространства
- зеленые территории и набережные
- уличная инфраструктура

КАКИЕ КРИТЕРИИ ПРИМЕНЯЕТ ИНДЕКС

БЕЗОПАСНОСТЬ. Этот критерий отвечает как за определение существующего уровня опасности конкретных пространств, так и за оценку таких параметров среды, которые потенциально могут способствовать причинению вреда жизни и здоровью человека.

КОМФОРТ. Этот критерий помогает оценить удобство городской среды, а также ее визуальные, акустические и климатические характеристики.

ЭКОЛОГИЧНОСТЬ. Позволяет определить, в какой мере использование города соответствует принципу сохранения и улучшения окружающей среды, а также оценивает состояние отдельных элементов городской среды.

ИДЕНТИЧНОСТЬ И РАЗНООБРАЗИЕ. Этот критерий отвечает за оценку своеобразия и узнаваемости городских территорий, а также определяет вариативность пространственных решений и функциональное разнообразие городской среды.

СОВРЕМЕННОСТЬ СРЕДЫ. Этот критерий измеряет параметры, описывающие город с точки зрения возможностей, которые он предоставляет жителям. Показатели помогают определить, использует ли город устаревшую модель производства среды или новую модель, в которой среда — одна из базовых ценностей развития города.

КАК РАЗДЕЛЯЮТСЯ ГОРОДА ПО КЛИМАТИЧЕСКИМ УСЛОВИЯМ

Все города разделены на два уровня: дискомфортные и условно-комфортные.

ПО РАЗМЕРУ НАСЕЛЕНИЯ

В первую группу входят города, где проживает более 1 млн человек, во вторую — от 250 тыс. до 1 млн человек, в третью — от 100 тыс. до 260 тыс. человек, в четвертую — менее 100 тыс. горожан.

Полученные значения индикаторов сравниваются только для городов, находящихся в одной группе. В каждой группе появляется свой лидер, показывающий лучшие значения для схожих с ним городов. Этот способ позволяет нивелировать влияние неизменных факторов, которые не зависят от эффективности управления городскими территориями. Так, не сравнивается озеленение в Анадыре с озеленением в Геленджике или Красноярск и Суздаль.

ности, это создает дополнительные сложности в организации любых уличных функций. Еще одна проблема Владивостока — это водные пространства. Говоря об этом, нельзя забывать, что Владивосток — это оставленная военная база военного флота. В свое время для Владивостока это был колоссальный драйвер развития: на военной базе жили офицеры с определенным уровнем культуры, вызывающим большое уважение. Но это ушло. Что такое военная база? Это, прежде всего, склады и заводы, верфи и склады. То есть 56 км гниющего ржавого металла. Из этих 56 км сейчас горожанам доступно лишь 6 км. Во всех остальных местах люди должны пробираться через промзоны, которые уже не используются для военных целей.

ПОСТОЯНСТВО ЖИЗНИ Как я уже упомянул, уровень вовлеченности жителей Владивостока в бизнес достаточно существенный. На чем специализируется локальный малый бизнес? Прежде всего это торговля с Японией и Китаем, но этот фактор пока не сильно влияет на уровень качества среды. Возможно, горожане к своему городу относятся весьма толерантно, они могли бы и больше требований предъявлять к нему. У меня такое ощущение, что жители Владивостока остаются в парадигме колониального города и военной базы. Многие местные жители не собираются всю жизнь жить во Владивостоке, а собираются при удобном случае перебраться, поэтому пока живем вчетвером в двухкомнатной квартире, потом продадим. Этот момент временного пребывания остается, как у военных: отслужил и уехал.

Если у вас основной продукт на рынке жилья — однокомнатная квартира, а заработок позволяет гораздо больше, значит, вам просто не предложили нормального уровня жизни. Поэтому вы и строите мечты о том, что вы когда-то отсюда уедете. Процесс улучшения городской среды, в принципе, может служить изменению ментальности. Доказано, что это приводит к повышению чувства локального патриотизма. Малый бизнес будет легализоваться, будут появляться новые функции, начнет развиваться туризм. Сейчас во Владивостоке, несмотря на тесные торговые отношения с Японией и Китаем, всего две нормальные гостиницы. Это странно в городе при таком уровне торговли. Если это портовый город, через который идет торговый поток, там должны быть гостиницы. Где во Владивостоке рестораны и развлекательные заведения, способные принимать большое количество гостей? ■

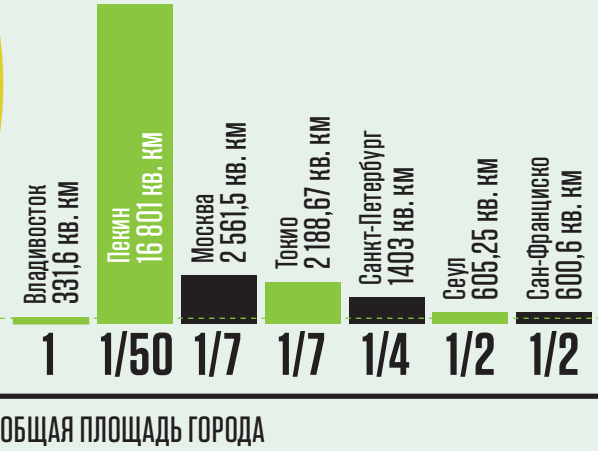
ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО

ВЛАДИВОСТОК В ДЕТАЛЯХ

ИСТОЧНИКИ: АИЖК, КБ «СТРЕЛКА», АДМИНИСТРАЦИЯ ПРИМОРСКОГО КРАЯ.



ВО ВЛАДИВОСТОКЕ СТРОИТСЯ 12,7 ТЫС. КВАРТИР ОБЩЕЙ ПЛОЩАДЬЮ 648 ТЫС. КВ. М, ЧТО СОСТАВЛЯЕТ 28% СТРОЯЩЕГОСЯ ЖИЛЬЯ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ И 77% В ПРИМОРЬЕ



30 4 ТЕАТРА МУЗЕЕВ

Москва ~170 ТЕАТРОВ, >270 МУЗЕЕВ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ >100 ТЕАТРОВ, >200 МУЗЕЕВ

КУЛЬТУРА

ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

РУССКИЙ МОСТ, ВЕДУЩИЙ С МАТЕРИКА НА ОСТРОВ РУССКИЙ, ЯВЛЯЕТСЯ САМЫМ БОЛЬШИМ В МИРЕ ПО ДЛИНЕ ПРОЛЕТА



ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

800 000

КВ. М. ОБЩАЯ ПЛОЩАДЬ КАМПУСА

650 000

КВ. М. ОБЩАЯ ПЛОЩАДЬ ЗАСТРОЙКИ

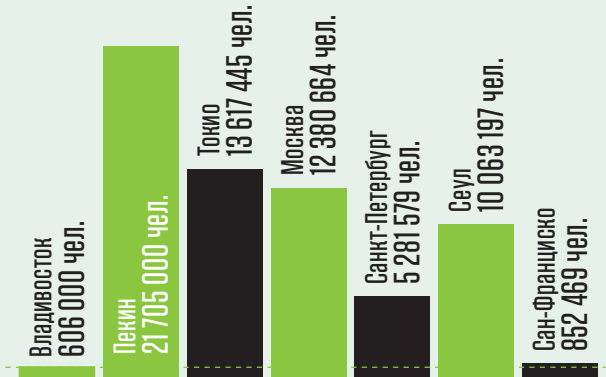
10 500 ЧЕЛ. ПРОЖИВАЮТ В КАМПУСЕ

221 129 чел. КОРОЛЕВ
111 360 чел. ОБНИНСК
108 427 чел. ЖУКОВСКИЙ
75 179 чел. ДУБНА
53 519 чел. ТРОИЦК
21 786 чел. ЧЕРНОГОЛОВКА

170 000 чел. ОКСФОРД
150 000 чел. ЗАЛЬЦБУРГ
124 000 чел. КЕМБРИДЖ
112 000 чел. БЕРКЛИ
105 000 чел. ГАРВАРД + MIT
97 000 чел. ЛЁВЕН



ДЕМОГРАФИЯ



ОБРАЗОВАНИЕ

114 ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ
3 школы входят в топ-500 школ России
15 университетов
(EDUSCAN.NET/REGION/ВЛАДИВОСТОК)

51 -Е МЕСТО ИЗ 85 ЗАНИМАЕТ ПРИМОРСКИЙ КРАЙ ПО КАЧЕСТВУ ЖИЗНИ СРЕДИ РЕГИОНОВ РОССИИ (2016, +4 ПОЗИЦИИ С 2015 ГОДА)



32 / 56  ДЕЛЕГАЦИЙ ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ
2 540 / 3 500 УЧАСТНИКОВ
201 СОГЛАШЕНИЕ НА **1,63** ТРЛН РУБ. (ВЭФ-2016)

52 ОСТРОВА
ОКРУЖАЮТ
ВЛАДИВОСТОК



ЛОГИСТИКА

25% ВРП — ТРАНСПОРТ И СВЯЗЬ

14,3
МЛН Т/ГОД

ГРУЗООБОРОТ ПОРТА
ВЛАДИВОСТОК
(6-Е МЕСТО В МИРЕ)

2,2
МЛН Т/ГОД

САН-ФРАНЦИСКО
2% ГРУЗООБОРОТА ВСЕХ МОРСКИХ
ПОРТОВ РОССИИ ЗА 2016 Г.

51% СЕМЕЙ ВЛАДИВОСТОКА ИМЕЕТ
ОДИН АВТОМОБИЛЬ, ДВА — 32%, ТРИ И БОЛЕЕ — 12%
ОТСУТСТВУЕТ АВТОМОБИЛЬ У 5% СЕМЕЙ



ДЕЛОВОЙ ТУРИЗМ



70% ПОТОКА —
ДЕЛОВОЙ ТУРИЗМ

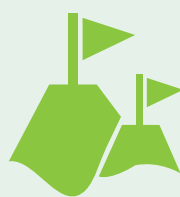
ТУРИСТИЧЕСКИЕ ПОТОКИ



3 МЛН ЧЕЛ. — ТУРИСТИЧЕСКИЙ
ПОТОК В РЕГИОН ЗА ГОД

САМОЕ БЛАГОПРИЯТНОЕ ВРЕМЯ
ДЛЯ АКТИВНОГО ОТДЫХА —

с **ИЮЛЯ**
по **ОКТАБРЬ**



17,5 МЛН МОСКВА
60 МЛН ГОНКОНГ
6,9 МЛН САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ДОХОДЫ НАСЕЛЕНИЯ

САМАЯ ВЫСОКАЯ СРЕДНЯЯ
ЗАРПЛАТА В ПРИМОРЬЕ
(2015 ГОД, РУБ./МЕС.)



15-Е МЕСТО
ПО РАЗМЕРУ
ДОХОДА
НА ДУШУ
НАСЕЛЕНИЯ

45 158 РУБ. —> ВЛАДИВОСТОК
41 236 РУБ. —> НАХОДКА
34 240 РУБ. —> АРТЕМ
33 327 РУБ. —> УССУРИЙСК

БИЗНЕС

ЗАРЕГИСТРИРОВАНО
БОЛЕЕ **46** ТЫС.
ПРЕДПРИЯТИЙ
И ОРГАНИЗАЦИЙ

93% ИЗ НИХ —
ЧАСТНЫЕ

ГРАНИЦА ЗАЛИВА

ДОЛГОЕ ВРЕМЯ СОСЕДСТВО ВЛАДИВОСТОКА С АМУРСКИМ ЗАЛИВОМ КАЗАЛОСЬ НЕ ТАКИМ ГАРМОНИЧНЫМ, КАК МОГЛО БЫ БЫТЬ. ГОРОД ЗАКРЫВАЛСЯ ОТ БОЛЬШОЙ ВОДЫ, ПРИНАДЛЕЖАВШЕЙ В ОСНОВНОМ ТИХООКЕАНСКОМУ ФЛОТУ. НО ВРЕМЕНА МЕНЯЮТСЯ: СТОЛИЦА ПРИМОРЬЯ НАЧАЛА ПРИВЫКАТЬ К ВНЕШНЕМУ МИРУ И ОБЕЩАЕТ ОТКРЫТЬ СВОИМ ЖИТЕЛЯМ И ГОСТЯМ ОБНОВЛЕННЫЕ НАБЕРЕЖНЫЕ. ХАЛИЛЬ АМИНОВ

Владивосток — город, сосредоточенный на своей внутренней жизни. Хотя все должно было быть иначе. Приморская столица, распластавшаяся вдоль Амурского залива, имела все возможности, чтобы стать восточным Хельсинки, где Финский залив — одна из городских доминант. Но Владивосток, находясь у большой воды, в отличие от других портовых городов, открытых миру, в силу исторических причин закрылся от внешнего влияния. В конце 1940-х годов город стал центром Тихоокеанского флота, что и задало тон его дальнейшему развитию, а точнее замкнутости. Но сейчас город больше открыт внешнему миру, чем, скажем, 30 лет назад, и у его жителей появилась потребность в современных общественных пространствах.

ПАРАДОКСЫ ПРОГУЛОК Городские власти ответили на запрос жителей Владивостока, благоустроив набережную Цесаревича, что в историческом центре столицы Приморья. Эта набережная выводит пешехода напрямую к построенному проходившему в сентябре 2012 года саммиту АТЭС вантовому мосту через бухту Золотой Рог на остров Русский — это новый символ города, легко узнаваемый гостями. Кроме того, по инициативе властей западнее набережной Цесаревича власти Владивостока совместно с краевой администрацией инициировали создания «Тропы здоровья», идущей вдоль бухт Амурского залива. Другое название этого проекта — «Берег здоровья». Местные жители дали этому маршруту свое название — «Тропа желтых человечков»: именно они нарисованы на асфальте и являются ориентиром для пешеходов. Как рассказали ВГ в городской администрации, проект «Берег здоровья» предполагает создание пешеходной дорожки от Окаревской кошки до Второй Речки. По сути, он должен пройти через полгорода. Пока реализован первый этап — от Спортивной набережной до Морского государственного университета (МГУ) имени Невельского протяженностью 2 км. По этому маршруту пешеходам открывается вид на Спортивную гавань. Далее, минуя мыс Бурный, можно выйти на бухту Федорова.

«Набережную Цесаревича у нас благоустроили — это интересный формат в том плане, что там начали тусить (горожане. — ВГ)... Обычно мы, когда выбираемся семьей в город, все-таки на Цесаревича едем» — это слова 28-летнего местного архитектора, приведенные в антропологическом исследовании КБ «Стрелка». В этом году КБ «Стрелка» по заданию АИЖК начало разработку дизайн-проекта благоустройства ключевых общественных пространств Владивостока. Речь идет практически об открытии города как морского центра, где набережные плотно вплетены в местный ландшафт. КБ предлагает благоустроить набережные, которые, собственно, и составляют маршрут «Тропы здоровья», говорит главный архитектор «Стрелки» Анна Шевченко, курирующая от КБ создание дизайн-проекта. Как только концепция будет готова, разработанные предложения представят местным властям, которые и должны решить, насколько предлагаемый проект оптимален для Владивостока, и найти источники финансирования. Безусловно, проекты будут представлены на суд горожан, которым предстоит одобрить план развития набережных.

Между тем горожане, испытывающую острую необходимость в развитии общественных пространств, убеждены: во Владивостоке в силу специфики ландшафта должны активно развиваться набережные, где пешие прогулки менее затруднительны. Как показал опрос горожан, проведенный «Стрелкой», из-за существенных перепадов высот во Владивостоке особенно сложно молодым мамам, поскольку гулять по такой местности с колясками —



НАБЕРЕЖНЫЕ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ СТАНОВЯТСЯ ИЗЛЮБЛЕННЫМ МЕСТОМ ГОРОЖАН

сущее испытание. Ситуация может измениться с благоустройством набережных, поскольку на побережье рельеф более или менее комфортен для пеших прогулок. «Парадоксально, — резюмируют в своем исследовании эксперты «Стрелки», — но приморский город не имеет сплошной прогулочной зоны вдоль залива — создание и обустройство подобного общественного пространства часто встречается в списке пожеланий горожан». Между тем опрос горожан показал, что в столице Приморья толчком к развитию общественных пространств, включая набережные, послужил саммит АТЭС.

ОТ «МУМИЙ ТРОЛЛЯ» ДО ТИГРОВ Разрабатываемый «Стрелкой» дизайн-проект предполагает благоустройство 5,35 км набережной в западной части Владивостока, поясняет Анна Шевченко. По ее словам, территория благоустройства разделяется на пять площадок (см. подробнее таблицу). Первый этап предполагает благоустройство улицы Набережной от улицы Светланской до Красноармейского переулка. Это небольшой участок протяженностью 700 м, но очень важный с точки зрения развития городского пространства: здесь планируется проводить крупные городские мероприятия. Площадь к северу от улицы Набережной одинаково популярна зимой и летом — такой вывод специалисты сделали на основе интенсивности фотофиксаций пользователей социальных сетей. В то же время, продолжает Анна Шевченко, остальные территории нуждаются в развитии инфраструктуры.

Сейчас, как отмечают в «Стрелке», фактическое состояние этого участка отмечается низким качеством среды из-за грязного пляжа, совершенно нет никакой связи с соседними территориями, например набережной Амурского залива. Более того, отсутствуют пешеходные связи между пляжем и Набережной улицей, дизайн временных сооружений, где располагаются кафе и заведения стрит-фуда, давно устарел. КБ предлагает серьезный апгрейд территории. «На наш взгляд, здесь уместен естественный бассейн, учитывая, что в этой части города местные жители любят заниматься водными видами спорта, — продол-

жает Анна Шевченко. — Замена временных сооружений на постоянные объекты с современным дизайном, а также создание пешеходной связи между пляжем и Набережной улицей позволят горожанам и туристам проводить здесь больше времени». Но у популярности есть и обратная сторона: приток посетителей вынуждает оптимизировать парковочное пространство в городе, где ситуация с дорожным трафиком остается серьезной проблемой. В итоге этот участок может стать городским пляжем для водно-спортивных развлечений с круглогодичной событийной программой. В «Стрелке» рекомендуют создать здесь же променад со смотровыми площадками.

Параллельно, как считают в КБ, необходимо разработать сценарий круглогодичного использования реконструируемых набережных. Это, кстати, немаловажный фактор: как показывает опыт благоустройства в других городах, включая Москву, первое время обновленные пространства воспринимаются жителями нейтрально, а подчас даже враждебно. Это явление вполне объяснимо: горожане, живущие, скажем, рядом с заброшенным парком или прудом, давно наладили свою ежедневную жизнь с учетом этого соседства, например по утрам выгуливают собак на тихой аллее или устраивают private пикники у водоема. Благоустройство же предполагает разрыв этого шаблона и привлечение к общественным пространствам, прошедшим апгрейд, большого количества посетителей.

Такая же история и с набережными во Владивостоке: горожане, возможно, не сразу воспримут предложенные улучшения. В этом случае, уверены урбанисты, необходимо воспользоваться знакомыми жителям и гостям города культурными кодами. Во Владивостоке в набор городской идентичности входит, например, военно-морской флот. Ежегодно 31 июля в акватории Амурского залива проходят парад и показательные выступления военных. Те же антропологические исследования показывают, что жизнь владивостокцев тесно связана с большой водой. Каждый опрошенный местный житель при упоминании Амурского залива или бухты Золотой Рог сразу же вспоминал семейные традиции, связанные с большой водой. Более того, настоящий житель Владивостока, как принято считать среди горожан, должен по силе сразу отличить ракетный крейсер от противолодочного корабля. Точно так же насто-

ящий горожанин должен уметь отличать блюда корейской кухни от китайской. Подобные коды идентичности позволяют проводить на набережных мероприятия, связанные с флотом, и фестивали уличной еды, ставшие в последнее время популярными среди жителей других городов.

Есть у Владивостока и свои звезды — группа «Мумий Тролль» и тигры. Причем фронтмен группы Илья Лагутенко представляет в России Международную коалицию по защите тигров. А для владивостокцев этот зверь особенный: он считается символом не только города, но и всего Приморского края. Каждый год во Владивостоке проводится День тигра — в городе недалеко от набережной есть даже памятник этому зверю. Эти факторы, как и наличие локальных достопримечательностей (маяки и те же сопки), позволяют проводить в городе массу интересных мероприятий, которые могут вдохнуть новую жизнь в набережные.

ВОРОТА ГОРОДА Практически все гости приморской столицы прибывают сюда через вокзал, откуда по 1-й Морской улице можно дойти практически до мыса Бурного. С восточной части вокзала открывается вид на Золотой Рог и мост через бухту, построенный к саммиту АТЭС. «Любой приехавший во Владивосток должен иметь возможность попасть от вокзала к набережным. С точки зрения первого впечатления о городе это важный фактор: турист сразу видит одну из важных достопримечательностей города — залив, опоясанный современными набережными», — говорит один из основателей голландского архитектурного бюро ОКРА Баудевейн Алмекиндерс, консультировавший КБ «Стрелка» при подготовке дизайн-проекта набережных столицы Приморья. Но текущее состояние этого пространства — яркий пример того, как много лет город развивался стихийно.

«По сути, пространство от 1-й Морской улицы до площади перед вокзалом, включая Алеутскую улицу, должно превратится в главный транспортный узел города», — говорит Анна Шевченко. Это место и сейчас является главными воротами города: здесь по соседству находятся морская и железнодорожная вокзалы, но, выйдя из них, гости города сразу же попадают на площадь, заставленную машинами. Алеутская улица в основном занята парковкой, что сильно затрудняет доступ в сквер имени Ленина, служивший в советские годы полноценным общественным пространством. К сожалению, историческое место Владивостока, где постоянно проводятся городские праздники, не имеет своего узнаваемого вида, отсутствует непрерывный пешеходный маршрут к набережным, а дизайн остановок общественного транспорта давно и безнадежно устарел.

У местных жителей, судя опять же по антропологическим исследованиям, ситуация, сложившаяся на 1-й Морской улице и в прилегающем районе, не вызывает положительных эмоций. «Там такая специфическая городская среда, с которой ничего толком не сделаешь», — приводятся в исследовании слова местного 25-летнего историка. А вот что думает писатель 36 лет: «1-я Морская и Бес-тужева — там вечные пробки». По предлагаемой «Стрелкой» программе эту территорию планируется обновить в 2018–2022 годах. «Реорганизация может преобразовать площадь перед вокзалом в общественное пространство, где пешеходы будут чувствовать себя безопасно и комфортно даже в плотном потоке», — продолжает Анна Шевченко.

Разработкой концепции этого участка «Стрелка» занимается совместно с местным архитектурным бюро «Архи-бат». Но это только одна лишь часть коллаборации КБ с архитекторами и урбанистами Владивостока. Победите-

ПРОСТРАНСТВО

лем конкурентных переговоров от Приморского края стал не только «Архибат», но и консорциум в составе архитектурных бюро «Архитектурная мастерская Лаптевой», Skameyka Architects, Concrete Jungle, который разрабатывает проекты других участков. «Что касается благоустройства 1-й Морской улицы, то наша задача — разработать полноценный туристической маршрут от площади у вокзала до жилого комплекса „Адмирал“», — рассказывает руководитель «Архибата» Дмитрий Батищев. По его словам, по всему городу планируется сделать туристический маршрут с различными слоями и «ответвлениями» функций: спортивный слой — «тропа здоровья» и велодорожки, площадки уличных тренажеров и солнечных ванн; транзитный слой — для пешеходов, идущих от одной части города в другой; игровой слой будет включать множество детских площадок; слой рекреации — отдых в тени деревьев, видовые площадки и места для отдыха. В общую картину благоустройства будет влетена вся инфраструктура общественного питания и развлечений.

Что же касается изменений пространства у вокзала и 1-й Морской улицы, то планируется превратить территорию рядом со сквером имени Ленина в полноценную площадку для проведения городских мероприятий. Авторы обновления этой территории предлагают освободить от застройки автомобилей площадь перед железнодорожным вокзалом и восстановить пешеходную связь с парком, расположенным на противоположной стороне.

«По идее, это место должно стать главными воротами города с видом на набережные, — описывает будущую перспективу Анна Шевченко. — Но для этого надо, чтобы это пространство стало безопасным и комфортным для пешеходов». КБ «Стрелка» предлагает сделать следующее: создать визуальную целостность среды привокзальной площади с парком, для чего потребуется реорганизовать пространство перед зданием вокзала и решить вопрос с модернизацией находящихся здесь остановок общественного транспорта. Далее предлагается создать новые пешеходные пути за счет ликвидации стихийных парковок, а также обновить дизайн расположенных здесь киосков, сформировать отсутствующую пока инфраструктуру для развития городских кафе и летних террас. В «Стрелке» убеждены, что на площади у вокзала в первую очередь необходимо решить вопрос с транспортом. Как поясняют в КБ, транспортная стратегия должна быть направлена на реорганизацию парковочной зоны и оптимизацию размеров проезжей части — это позволит расширить пешеходное пространство и выделить места для тех самых летних террас, которые нравятся горожанам.

При этом очень важно сохранить исторический облик этого места, чему в разработке дизайн-проекта придается особое значение, отметили в АИЖК, которое является федеральным куратором улучшения общественных пространств не только Владивостока, но и многих других городов.

СПОРТ НА КУНГАСНОМ По предложению «Стрелки» следующий этап реорганизации прибрежных пространств Владивостока — обновление участка набережной Амурского залива от пляжа на мысе Кузнецова до переулка Шевченко. Это полоса протяженностью чуть более 2 км — от океанариума до автошколы на мысе Боброва — ассоциируется у горожан с занятиями различными видами водного спорта. Силами региональной и городской администрации частично эта территория благоустроена вместе с пешеходным участком улицы Адмирала Фокина, соединяющей Спортивную набережную с центром города. Мыс Кунгасный — популярное место среди горожан для пляжного отдыха и занятия спортом. Впрочем, прибрежная часть между этим местом и мысом Бобровым остается в заброшенном состоянии. Вот что говорят местные жители (цитаты из антропологического исследования): «Ой! Люблю это место! С одной стороны, вроде как спальный район, потому что у нас там получается вроде как сопочка, дома вниз идут к морю, и у нас там не так много транспорта. И относительно тихо. А с другой стороны, вышел на противоположную сторону сопки, и вот тебе Океанский проспект, вот тебе, пожалуйста, транспорт» — это реакция сотрудницы краеведческого музея. А вот местный писатель отмечает, что по этому участку проходит «тропа здоровья», но не верит, что Владивосток может стать «каким-то прямо супервелосипедным городом». «Хотя, — оговаривается он, — наверное, здесь небольшой потенциал еще есть. Эти все модные столичные явления до нас доходят». Но, как полагают в КБ «Стрелка», для этой

ПРОСТРАНСТВО

КАК БУДЕТ БЛАГОУСТРАИВАТЬСЯ ВЛАДИВОСТОК			
УЧАСТОК	ПРОТЯЖЕННОСТЬ (КМ)	ПЛОЩАДЬ (ГА)	ПЕРИОД БЛАГОУСТРОЙСТВА
НАБЕРЕЖНАЯ УЛИЦА ОТ СВЕТЛАНСКОЙ УЛИЦЫ ДО КРАСНОАРМЕЙСКОГО ПЕРЕУЛКА	0,7	5	2017 ГОД
1-Я МОРСКАЯ УЛИЦА И ПЛОЩАДЬ ПЕРЕД ВОКЗАЛОМ НА АЛЕУТСКОЙ УЛИЦЕ	0,6	2,3	2018-2022 ГОДЫ
НАБЕРЕЖНАЯ АМУРСКОГО ЗАЛИВА ОТ ПЛЯЖА НА МЫСЕ КУЗНЕЦОВА ДО ПЕРЕУЛКА ШЕВЧЕНКО	2,2	6,5	2018-2022 ГОДЫ
НАБЕРЕЖНАЯ АМУРСКОГО ЗАЛИВА ОТ КРАСНОАРМЕЙСКОГО ПЕРЕУЛКА ДО СТАДИОНА МГУ ИМЕНИ НЕВЕЛЬСКОГО	1,45	6,5	2018-2022 ГОДЫ
ТЕРРИТОРИЯ МЕЖДУ КОРАБЕЛЬНОЙ НАБЕРЕЖНОЙ И СВЕТЛАНСКОЙ УЛИЦЕЙ У ЗОЛОТОГО МОСТА	0,4	7	2018-2022 ГОДЫ

ИСТОЧНИК: КБ «СТРЕЛКА».

части прибрежной зоны Владивостока велосипедные дорожки, как и пешеходные участки, необходимы: они могут соединить разьединенное некогда единое городское пространство.

Еще в начале XX века место, расположенное южнее нынешнего пляжа на мысе Кунгасном называлось Куперовской падью и связывалось с мысом Боброва прибрежной полосой. Но уже в советские годы из-за строительства здесь ТЭЦ и золотоотвала набережная превратилась в суровую промзону с горой производственных отходов, разделив два мыса. К тому же у горожан ограниченный доступ к территории, а пешеходный проход совмещен с автодорогой, что делает этот участок небезопасным.

В процессе разработки дизайн-проекта выяснилось, что оптимальный вариант — соединить прибрежные рекреационные зоны променадом. Для этого предлагаются простые решения — создать комфортные тротуары на существующих подъездах к набережной и новые пешеходные дорожки. «Во Владивостоке доступ к части набережных ограничен из-за ландшафтных особенностей города, — делится своими наблюдениями Анна Шевченко. — Основная часть города находится наверху, и, чтобы спуститься на прибрежную часть, иногда приходится преодолевать серьезные испытания». Кроме того, набережную Амурского залива от пляжа на мысе Кузнецова до переулка Шевченко предлагается превратить не только в зону отдыха с современным и комфортабельным пляжем, но и в центр занятия спортом, создав здесь дополнительные спортивные площадки, а также озеленить, высадив деревья. «Помимо прочего на этом участке — вдоль пляжа и набережной — отсутствуют площадки для детей и зоны для спокойного отдыха, поэтому мы предлагаем создать здесь рекреационный массив, где могли бы проводить вместе время взрослые и дети и устраивать пикники», — отмечает Анна Шевченко.

«Стрелка» разрабатывает план благоустройства этой части набережной также с привлечением местных архитекторов. «Мы совместно с Concrete Jungle и архитектурным объединением Skameyka Architects разрабатываем концепцию благоустройства двух участков городского пространства: в районе Спортивной набережной до мыса Кунгасного и в районе опоры моста через бухту Золотой Рог, рядом со Светланской улицей», — рассказывает Валерия Лаптева, руководитель «Архитектурной мастерской Лаптевой». По ее словам, «Стрелка» поставила перед своими партнерами по проекту благоустройства набереж-

ОПЫТ

В мире достаточно примеров, когда портовые города, нуждались в регенерации территории у воды. У каждого такого эксперимента были свои задачи и результаты.

ЛОНДОН, ВЕЛИКОБРИТАНИЯ Территории регенерации: Canary Wharf (ключевой бизнес-центр на востоке Лондона), район доков Royal Docks. **График работ:** 1981–1998 годы. **Оператор:** London Docklands Development Corporation (LDDC). **Финансирование проекта:** инвесторы вложили в общей сложности €22 млрд. **Результат реализации проекта:** формирование двух корпораций городского развития для привлечения частных инвестиций, государственное финансирование (прямые гранты) для создания базовой инфраструктуры для развития, государственное финансирование через налоговые льготы, частные инвесторы играют ключевую роль в развитии проекта.

ЛИВЕРПУЛЬ, ВЕЛИКОБРИТАНИЯ Территории регенерации: район доков Albert Dock на берегу реки Мерси и Чайна-таун. **График работ:** 1972–1998 годы. **Оператор:** Мерсисайдская корпорация развития (Merseyside Development Corporation), создана в 1981 году премьер-министром Великобритании Маргарет Тэтчер. **Финансирование проекта:** инвесторы — £72 млн, дополнительно — £19,5 млн. **Результат реализации проекта:** восстановлены бывшие портовые склады, создан комплекс зданий из 68 торговых и 33 офисных единиц, сохранены культурные объекты (Maritime Museum, The Tate Gallery, The Beatles Story, Animation World, The Granada Television Studios), 1,5 тыс. парковочных мест, 1 тыс. рабочих мест

ДЕТРОЙТ, США Территории регенерации: район East Riverfront на берегу реки Детройт. **График работ:** 1996–2017 годы. **Оператор:** Детройтская береговая охрана (Detroit Riverfront Conservancy, DRFC), в ее совет директоров вошли представители штата Мичиган, города Детройта, частные инвесторы и благотворительные фонды. **Финансирование проекта:** более \$2 млрд частных инвестиций.

ных Владивостока конкретную задачу, а именно при разработке проектов учитывать обеспечение комфортности общественных пространств, их экологичность, безопасность, идентичность, разнообразие — принципиальные задачи проектирования, заданные КБ «Стрелка». «Конкретные решения можно будет увидеть в законченной концепции, сейчас все на стадии разработки», — говорит Валерия Лаптева.

УНИВЕРСИТЕТСКОЕ ЯДРО Еще один важный участок, который предлагает реорганизовать «Стрелка», включает набережную Амурского залива от Красноармейского переулка до стадиона МГУ имени Невельского — это прибрежная полоса протяженностью 1,7 км. «Это Эгершельд, типа считается, очень престижный район, хотя туда ведет одна дорога и там находится Владивостокский морской порт, — приводятся слова местного журналиста в исследовании, проведенном КБ „Стрелка“. — И когда туда едут грузовики, ездят в общем, очень с транспортом все плохо. Но здесь красиво, поскольку тут море, морской воздух».

Развивать эту территорию предлагается таким образом, чтобы ядром обновленного общественного пространства стал МГУ, поскольку стадион и тренировочная площадка частично занимают местный пляж. Но этот участок не может существовать сам по себе, и его предлагается связать пешеходными тропами с остальной набережной. Традиционно это место у горожан считается центром для занятия парусным спортом и греблей — в «Стрелке» предлагают активно использовать это для развития территории. Но сегодня здесь практически отсутствуют коммерческие объекты, поэтому урбанисты предлагают установить здесь павильоны, а также убрать препятствия на пешеходных путях, создав целостный маршрут-променад, который соединил бы юг участка с севером, и организовать вдоль берегового участка места для отдыха. Кроме того, здесь предлагается четко отделить пешеходную зону от велосипедной части, что должно обеспечить безопасность для передвижения. В этой части набережной доступ пешеходов затруднен из-за соседства с автодорогой, поэтому в «Стрелке» предлагают оптимизировать соседнее парковочное пространство.

Но одна из существенных проблем, которые могут затруднить работы по развитию пространства в районе МГУ, — наличие частных владений. Большая часть этого

участка занята объектами Тихоокеанского флота, отмечает Дмитрий Батищев из «Архибата». По его словам, после завершения реконструкции этого общественного пространства все эти участки станут доступны для пешеходов. «Должны также решиться вопросы с замороженным объектом на пляже „Юбилейный“ с прилегающей территорией, находящейся в частной собственности, строительным городком и бытовками жилого комплекса „Аквармарин“, недостроенным отелем „Хаятт“. Когда-нибудь все эти участки станут доступными для горожан и гостей города», — надеется Дмитрий Батищев. По словам его коллеги Валерии Лаптевой, сейчас большая часть набережных во Владивостоке находятся либо в собственности у флота, либо в частных руках, что ограничивает доступ горожан к прибрежной полосе. «Власти города должны научиться договариваться с бизнесом на взаимовыгодных условиях — и получать прибыль в бюджет, и контролировать использование объектов по назначению, — считает архитектор. — Политика освоения общественных пространств должна быть более гибкой. Бизнесмены должны поверить, что в этом плане им выгодно сотрудничать с администрацией и получать как материальную, так и моральную выгоду от своих усилий по участию в проектах благоустройства». Для общественного доступа к набережным во Владивостоке важно сохранить муниципальную собственность там, где это возможно, а также внедрить программу, предполагающую доступ к частным территориям, отмечает Анна Шевченко. Например, по ее данным, сейчас для пешеходов недоступны несколько ключевых участков: яхт-клуб «Семь футов», через который необходимо провести пешеходный путь, водопроводная станция Тихоокеанского флота, парковка под мостом у бухты Золотой Рог.

КАК ОЖИВИТЬ КОРАБЕЛЬНУЮ НАБЕРЕЖНУЮ Валерия Лаптева в консорциуме с другими своими коллегами из Владивостока помогает «Стрелке» разработать проект обновления территории между Корабельной набережной и Светланской улицей у Золотого моста. Это один из самых узнаваемых видов столицы Приморья на бухту Золотой Рог. Проект предусматривает создание рекреационной зоны, центральной осью которой станет Корабельная набережная. В начале XX века эта часть Владивостока была самым богатым районом: зажиточные горожане предпочитали строить дома с видом на Золотой Рог. Сейчас большая часть этой территории занята парковками, поэтому нет никакой пешеходной связи между набережной и Светланской улицей. «К этому участку примыкает большая неосвоенная территория, которая, несомненно, получит развитие в рамках общественной части города, на этом фрагменте мы решили применить не дорогие временные решения благоустройства, а простую концепцию: на неосвоенном холмистом участке набережной воспроизвести естественную приморскую природу побережья — ковыли, травы, кустарники, типа багульника и шиповника, — делится планами архитектор. — По идее должна получиться небольшая дендрологическая копия дикого берега в городской среде».

Пока же здесь нет даже элементарных зон для отдыха, хотя в пешей доступности находятся Приморский академический краевой театр, Театр имени Горького, театр кукол, констатируют в КБ «Стрелка». Более того, одна из самых красивых точек города загорожена заборами, а нижний ярус и вовсе пустует. Разработчики концепции предлагают оживить территории за счет создания здесь зоны отдыха, временных экспозиций, расширения общественного пространства за счет оптимизации парковок, организации пешеходного перехода через железную дорогу. Одно из интересных предложений — создание на нижнем ярусе у бухты рыбного рынка и открытой ресторанной зоны по типу рынка Сан-Мигель в Мадриде, Даниловского и Усачевского рынков в Москве.

Во всех работах по благоустройству набережных, как полагают в КБ «Стрелка», должны учитываться климатические особенности города — постоянные сильные ветра и туманы — и ландшафт. Поэтому в бюро особое внимание уделяют мероприятиям по защите набережных от размыва. По сути, это должно привести открытию города к заливу, который не таит опасности для горожан. Это и должно изменить положение города: таким образом, у Владивостока есть все шансы из интроверта превратиться в экстраверта — город, открытый океану, людям и миру. ■

ВОЗМОЖНОСТЬ ОСТРОВА

ОСТРОВ РУССКИЙ ДОЛГОЕ ВРЕМЯ БЫЛ В СВОЕОБРАЗНОЙ ИЗОЛЯЦИИ: ЭТА ТЕРРИТОРИЯ БЫЛА НЕДОСТУПНА ЖИТЕЛЯМ ВЛАДИВОСТОКА. СЕЙЧАС СИТУАЦИЯ ИЗМЕНИЛАСЬ: ПОСЛЕ САММИТА АТЭС, ПРОХОДИВШЕГО РОВНО ПЯТЬ ЛЕТ НАЗАД, ОСТРОВ ОТКРЫЛСЯ ВНЕШНЕМУ МИРУ. АИЖК И КБ «СТРЕЛКА» РАЗРАБАТЫВАЮТ МАСТЕР-ПЛАН РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИИ БУХТЫ НОВИК — ОДНОГО ИЗ КЛЮЧЕВЫХ НОВЫХ МЕСТ ОСТРОВА.

АНАСТАСИЯ ЩЕРБАКОВА, ДИРЕКТОР ПРОЕКТОВ КБ «СТРЕЛКА»

НОВЫЙ ЦЕНТР РАЗВИТИЯ

Сегодня остров Русский — новый центр, который должен запустить процесс перемен на Дальнем Востоке. Эти изменения для страны отвечают как геостратегическим интересам (интенсивное освоение перспективных, но слабозаселенных территорий), так и социально-экономическим (превращение Владивостока в культурный и политический форпост России, экономический центр сотрудничества со странами Азиатско-Тихоокеанского региона). Для этого есть пять программ развития территории, проложенный через бухту Золотой Рог мост, соединяющий остров с материковой частью Владивостока, новый кампус Дальневосточного федерального университета (ДВФУ), океанариум и около 20 заявленных крупных высокотехнологичных проектов, для некоторых из них уже найдены инвесторы. Осталось решить еще один вопрос: где будут жить эти агенты перемен? Для проектирования нового города КБ «Стрелка» и АИЖК разрабатывают мастер-план развития территории бухты Новик, которая расположена рядом с ДВФУ, в южной части полуострова Саперный.

Надо понимать, что для стран АТР Россия представляет Европу, а Владивосток — первый европейский город. Для формирования такого города, соответствующего принципам нового урбанизма, в мастер-план заложена идея организации традиционной квартальной сетки с недлинными кварталами, которые можно пройти за несколько минут и свернуть на нужную тебе улицу с организованными уютными дворами без машин. Это довольно смелое решение для территории с активным рельефом — сопкой, двумя тальвегами и перепадом высот над уровнем моря около 100 м, как в районе бухты Новик. Это сложный процесс: представьте, что одни дома в начале улицы стоят на уровне земли, а дома в конце улицы находятся на высоте середины башни «Трампауэр». Поэтому в мастер-плане мы отразили в некотором роде новаторский прием, когда кварталы одновременно следуют за рельефом, но не теряют своей цельности. Они постепенно поднимаются и опускаются, не разрывая единый уличный фронт. Так, рельеф, который во Владивостоке рассматривается как препятствие к формированию нормальной планировки, на острове Русский — необходимое условие, и расположенная по рельефу улично-дорожная сеть формируют традиционный европейский город при помощи заложенного принципа короткого квартала с высокой проницаемостью территории.

У России уже есть опыт строительства города с похожей миссией. В 1898 году было основано поселение у станции Маньчжурской магистрали Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД), позднее ставшее китайским городом Харбином. Посмотрите на город на спутниковой карте, и вы увидите очертания этих самых кварталов. Город построили фактически первые переселенцы, обслуживающие КВЖД, а после революции 1917 года в нем осели более 200 тыс. эмигрантов-белогвардейцев с семьями. «Харбин был исключительным явлением в то время, — писал архиепископ Нафанаил (Львов), который был рабочим на строительстве КВЖД. — Построенный русскими на китайской территории, он оставался типичным русским провинциальным городом в течение еще 25 лет после революции». Застройка Харбина формировалась по-



ЕРИЙ СМЫКОВ/ТАСС

ОСТРОВ РУССКИЙ СТАНЕТ ДЛЯ ВЛАДИВОСТОКА ТЕРРИТОРИЕЙ НОВЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

степенно и без специальных правил и регулирований перенесла культурный паттерн, позволяющий легко отличать этот город от других китайских. В условиях бурного развития и водоворота событий на острове Русский такой паттерн необходимо было заложить при проектировании сразу. До известной степени это своего рода идеологическое решение, и ценность здесь формируется не за счет отдельно взятых архитектурных объектов (на этапе мастер-плана они не прорабатываются), а за счет именно городской среды, во всей совокупности ее составляющих.

КАКИМ БУДЕТ НОВИК Такой подход организации пространства разительно отличает планировку застройки бухты Новик не только от городов АТР с их азиатским типом девелопмента, где доминирует высотное строительство, но и от застройки Владивостока. Большая ее часть (52%) была введена в 1971–1995 годах: это типовые жилые дома, износ которых составляет около 30%. Это панельные микрорайоны с 12–24-этажными домами, свободно расположенными вокруг сопки. Такие микрорайоны построены даже в пешей доступности от исторического центра города. В итоге создается ощущение индустриальной окраины: разреженная среда, огромные пустыри. В такой ситуации общественные пространства практически не формируются: стрит-ритейл не развивается, до ближайшего магазина далеко, наклонные улицы затрудняют пешеходное передвижение. Такая обстановка не соответствует среде, способной привлекать новые человеческие ресурсы для реализации всех заявленных в регионе сложных проектов.

В разрабатываемом мастер-плане улицам отведено особое место: они чрезвычайно важны для создания пространства, отвечающего нынешним потребностям горожан. В плане заложена система улиц с различными сценариями использования, в том числе туристическая улица

или улица, обеспечивающая альтернативный въезд в город. Кроме того, предполагается создать быстрый доступ в центр города, обновленные набережные, сеть улиц-границ у зеленых зон с активным проникновением зелени в застройку, а также системы пешеходных улиц и мостов через тальвеги.

Обитатели нового города в бухте Новик — около 30 тыс. жителей к 2025 году: это научные сотрудники ДВФУ, студенты, высококвалифицированные специалисты, разработчики стартапов, бизнесмены. Здесь найдется место и туристам. Всем им необходимы три вещи: легко перемещаться по городу, а также общественные пространства и недорогие помещения для бизнеса. Это места, в которых эти люди пересекаются, создавая и одновременно потребляя городскую среду, в которой есть возможность для рождения новых идей, проектов, технологий. Одно из принципиальных решений мастер-плана — формирование активного уличного фронта с первыми этажами, занятыми общественными функциями. Здесь будут расположены магазины, рестораны, кафе, предприятия сферы услуг и малые офисы. Улицы с активными первыми этажами будут занимать примерно половину территории, и это еще одно отличие от Владивостока.

Солнце и ветер, учтенные при проектировании микроклимата территории, накладывают ограничения на этажность с одной стороны, а с другой — задают оптимальные для комфортной среды размеры — три–пять этажей в зависимости от места расположения на участке. На Русском можно найти участки рельефа как полностью закрытые от ветров в течение всего года, так и открытые сильным ветрам только летом или зимой либо открытые муссонам круглый год. Ветра с севера и юга делают территорию благоприятной при условии застройки ниже гребня гор с востока, как раз на уровне пяти этажей, и крайне неблагоприятной при превышении этой высотности из-за образования ветровой турбулентности. Другими словами, на территории острова нецелесообразно строить высотные здания. Ветер будет создавать слиш-

ком высокие нагрузки на инженерные конструкции, а на улицах и общественных пространствах будет некомфортно.

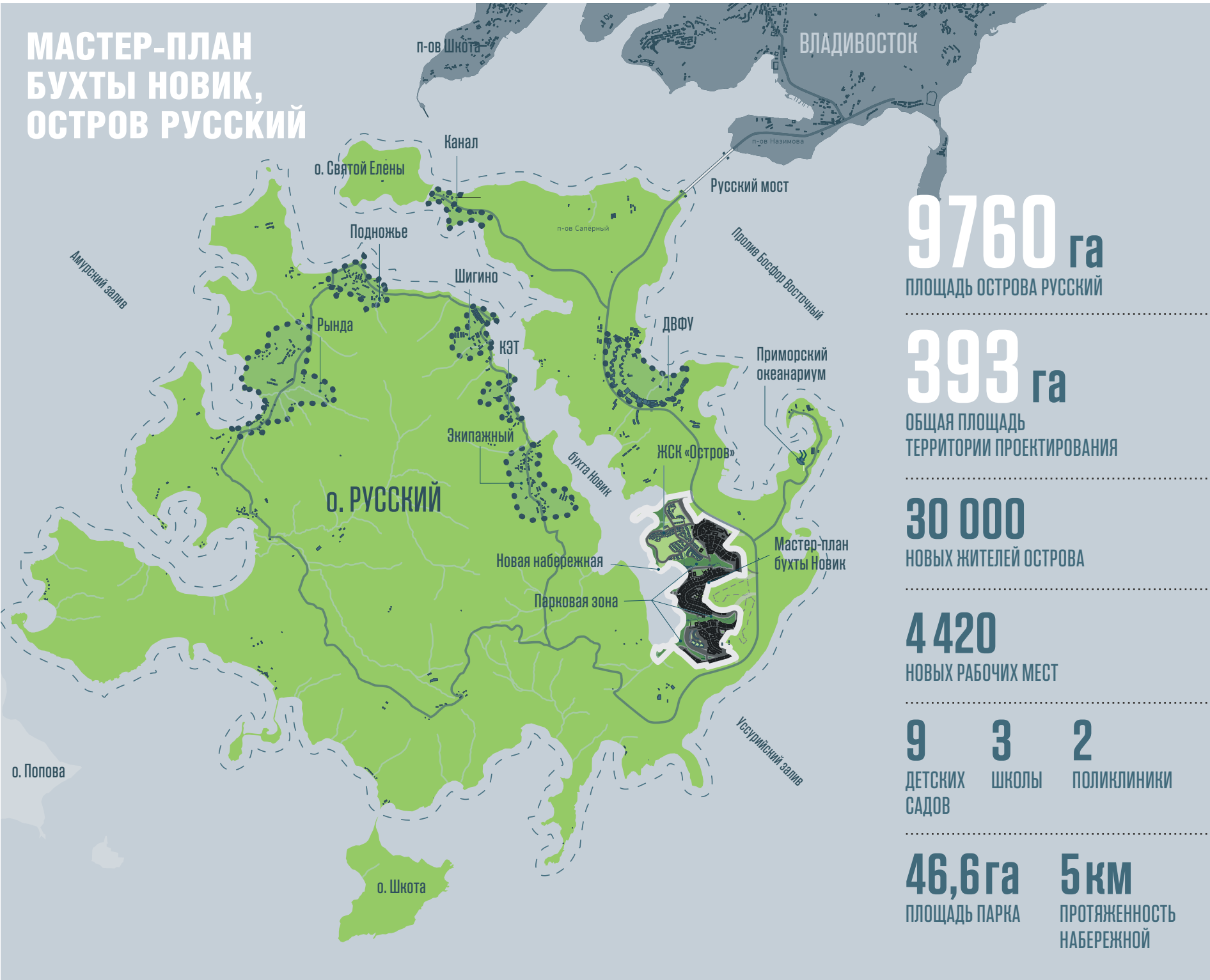
ПО ЛЕСАМ И ПАРКАМ Территория вокруг бухты Новик сейчас покрыта лесом. В проекте предусмотрено сохранение естественного лесного массива в трех парковых зонах, вдоль береговой линии и во внутренних дворах кварталов. Всю территорию жилой застройки пронизывают «зеленые коридоры», интегрируя природный каркас города в систему пешеходных путей. Сейчас разработкой концепции трех парков и объединяющей их набережной занимается голландское ландшафтное бюро West 8 совместно с КБ «Стрелка», эта работа ведется параллельно с подготовкой мастер-плана. Базой для создания зеленых зон служит организация непрерывных связей парковых зон с набережной, жилыми участками и открытыми общественными пространствами. Видение развития зеленых зон опирается на сохранение существующего природного ландшафта и ограничение антропогенного влияния на природный контекст. Это будут полноценные общественные пространства, так недостающие во Владивостоке, с живописными видами

на бухту, лес и озеро, которое планируется сформировать за счет сбора и очистки ливневых вод.

Запроектированная городская среда в Новике коренным образом отличается от того, что сейчас есть во Владивостоке. И это одна из причин, почему в городе такое место еще не сформировалось, и маловероятно, что оно появится в ближайшее время. Анализ рынка недвижимости показал, что в столице Приморья наибольшим спросом пользуется жилье экономкласса, при этом большую долю рынка занимает вторичное жилье. Стоимость квадратного метра в историческом центре — а это квартальная среднетажная застройка с соразмерными для человека пространствами, которая занимает лишь 2% территории города, — более чем на 30% выше, чем стоимость других предложений. Видно, что подобная среда ценится, но она в страшном дефиците. При этом анализ показывает, что проекты, которые будут реализованы в течение следующих пяти лет, воспроизводят ровно ту же ошибку, ту же низкоплотную разреженную среду, лишь умножая количество этажей. Если предлагать в бухте Новик этот стандартный сценарий, то независимо от качества девелоперского проекта территория получит образ дальнего спального района Владивостока.

В наше видение, основанное на изучении трендов в АТР и перспектив развития острова Русский, подобный сценарий не укладывался. Очевидно одно: на рынке недвижимости, который можно охарактеризовать как стагнационный, любой проект будет иметь сомнительный успех, если не будет предложен принципиально новый продукт. Запрос на новый уровень жизни сформирован, осталось дать ему соответствующее решение.

Заложенные в мастер-план принципиальные решения — необходимые условия для привлечения того человеческого капитала, который ответит на поставленные в программных документах цели, сделает Владивосток и остров Русский новым центром перемен. Это единственная возможность привлечь и удержать в городе людей, которые будут создавать новый образ Дальнего Востока, потому что во Владивостоке им жить просто нигде. ■



ЧТО БУДЕТ С РУССКИМ



КАК ПРЕДЛАГАЕТСЯ РАЗВИВАТЬ
БУХТУ НОВИК?

Остров Русский исторически осваивался как военный форпост. Основной тип поселений здесь военные форты. Самый известный из топонимов, граничащих с участком проектирования, — бухта Новик. КБ «Стрелка» предлагает назвать территорию проектирования Форт Новик. Разработчики проекта считают, что развитие бухты Новик в частности и острова Русский в целом может стать одним из больших проектов по развитию Дальнего Востока, которые инициированы федеральными властями в 2010-х годах и должны полностью изменить характер территории. В масштабе всего Азиатско-Тихоокеанского региона будущее острова — это один из возможных центров международного конкурентного развития территории, переживающей стремительную модернизационную трансформацию.

КАКОЙ ТИП ДЕВЕЛОПМЕНТА
ОПТИМАЛЕН?

КБ «Стрелка» считает, что необходимо избегать застройки бухты в частности и ост-

рова в целом по правилам современного девелопмента стран Азии, а применить лучшие европейские практики. Так, в Китае, Гонконге, Индии, Сингапуре строятся многоэтажные дома разного качества для массового жилья в соответствии с принципами международного модернизма 70-х годов XX века. В Европе и Америке этот тип девелопмента считается устаревшим, с конца 1990-х годов большее распространение получила концепция нового урбанизма — квартальная застройка с домами в пять-восемь этажей, как, например, в Барселоне или Берлине.

ПОЧЕМУ ВАЖЕН ОПЫТ
ЕВРОПЕЙСКОГО
ДЕВЕЛОПМЕНТА?

Владивосток для России крайний восточный город, однако его миссия изначально была не в том, чтобы стать восточным центром России, но в том, чтобы стать европейским центром в азиатском контексте. Эта идея четко читается и в дореволюционной застройке Владивостока и Харбина с подчеркнутым сходством с Петербургом.

До сих пор Владивосток воспринимается туристами (прежде всего китайскими) как первый европейский город на пути на запад. Для создания комфортной среды с идентичкой «Европа в Азии» принципиально важны небольшого размера кварталы с большим количеством улиц, что отличает европейские города от российских и азиатских. Короткий квартал позволяет создать максимальный комфорт для пешехода (короткие пешеходные связи), использовать парковку в улично-дорожной сети, оставляя дворы свободными от машин, создавать небольшие внутренние дворы, соразмерные пятиэтажной застройке и вместе с тем обеспечивающие инсоляцию.

КАКОВА БУДЕТ
ЭТАЖНОСТЬ ДОМОВ?

Этажность кварталов зависит от местоположения на участке. В южной части Новика преобладают таунхаусы высотой в два этажа, на южных склонах сопки — кварталы с пятиэтажной застройкой, в остальных районах — кварталы с разновысотной за-

стройкой в три-пять этажей в соответствии с требованиями инсоляции. Вместе с рельефом это создает живописный силуэт и облик города.

ГДЕ БУДУТ ПАРКОВКИ?

Размещение паркингов предполагается в улично-дорожной сети, на подземном уровне там, где это позволяет сильный перепад рельефа, и на открытых озелененных площадках в специально отведенных местах в виде плоскостных парковок.

КАКАЯ БУДЕТ СОЦИАЛЬНАЯ
ИНФРАСТРУКТУРА?

Предполагается строительство девяти детсадов, двух поликлиник и трех школ. КБ «Стрелка» предлагает строить школы с учетом трех факторов — доступности (образовательные учреждения находятся в пешей доступности, в 500 м от жилой застройки), связи с природой (для сохранения единства зеленого каркаса участки школ предлагается располагать на территориях, прилегающих к паркам) и создания центра притяжения (школа становится

общественным центром района, где будут организованы публичная библиотека, театр и спортивный центр, доступные для посещения местных жителей). Детские сады расположены вблизи озелененных территорий, а также внутри квартальной застройки.

КАКИЕ БУДУТ ШКОЛЫ
В НОВИКЕ?

Принципиальное решение для бухты Новик — формирование активного уличного фронта с первыми этажами, несущими общественные функции. Здесь будут расположены магазины, рестораны, кафе, предприятия сферы услуг и малые офисы. Формирование такой среды на главной улице и набережных важно для статуса Форта Новик как нового центрального района. Улицы с активными первыми этажами будут занимать примерно половину территории. Площадь парка может занять более 54 га, а протяженность набережной — 5 км.

ДОМ УЧЕНЫХ

ОСТРОВУ РУССКИЙ СУЖДЕНО СТАТЬ ИННОВАЦИОННЫМ КЛАСТЕРОМ, И ВЛАСТИ НАМЕРЕНЫ СОЗДАТЬ ДЛЯ ЭТОГО ВСЕ УСЛОВИЯ. ТЕПЕРЬ ЗДЕСЬ ДОЛЖЕН ПОЯВИТЬСЯ НОВАТОРСКИЙ ДЛЯ ВСЕГО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ТИП ЖИЛОЙ ЗАСТРОЙКИ, ПРИЗВАННЫЙ СФОРМИРОВАТЬ КОМФОРТНУЮ СРЕДУ.

АЛЕКСАНДР СМЕРНОВ

Почти через месяц после завершения саммита АТЭС, в середине октября 2012 года, на Русском был создан жилищно-строительный кооператив (ЖСК) «Остров» из числа педагогов Дальневосточного федерального университета, ученых и специалистов из Дальневосточного отделения Российской академии наук, а также многодетных семей. Неслучайно пайщиками кооператива в большинстве своем стали преподаватели вуза и ученые: сейчас на Русском продолжает формироваться научно-образовательный центр, который должен стать одним из лучших в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Что же касается многодетных семей, то им в строящемся комплексе предлагается просторная жилплощадь — такая опция в материковой части Владивостока в силу плотности сложившейся застройки не всегда возможна.

ЖСК, призванный построить на Русском современный коттеджный поселок, получил по договору безвозмездного пользования около 40,5 га на полуострове Саперный на Русском. Старт этому проекту дал первый заместитель председателя правительства России Игорь Иванович Шувалов, курировавший подготовку Владивостока к саммиту АТЭС-2012. По его поручению правительственная комиссия по развитию жилищного строительства и оценке эффективности использования земельных участков, находящихся в собственности РФ, рассмотрела вопрос и приняла положительное решение о предоставлении земельных участков под строительство.

Активная реализация проекта началась в 2015 году после включения Фонда РЖС в состав АИЖК. По поручению полпреда президента в Дальневосточном федеральном округе Юрия Трутнева агентство за счет собственных средств предоставило кооперативу безвозмездную финансовую помощь в размере 820 млн руб. для создания инженерных сетей будущего коттеджного поселка. «К строительству объекта приступили в середине 2016 года. К началу сентября 2017 года в высокой стадии готовности находилось 38 индивидуальных жилых домов первого этапа строительства с внешней и внутренней черновой отделкой. Активно ведутся работы по возведению восьми многоквартирных жилых домов, а также индивидуальных жилых домов в рамках всех пяти этапов строительства», — рассказывает управляющий директор АИЖК Максим Розов. Кроме того, в процессе строительства находятся внутриплощадочная инфраструктура, внутриквартальные и магистральные дороги.

На территории будущего жилого комплекса растут деревья, внесенные в Красную книгу. По договору с ЖСК «Остров» агентство компенсировало затраты на пересадку этих деревьев и на проведение археологических спасательных работ в отношении объекта историко-культурного наследия «Новик-1».

Проект ЖСК «Остров» — один из возможных проектов по созданию новой городской среды не только для города, но и для всего Дальнего Востока, который позволяет говорить о создании комфортной среды. При строительстве ЖСК будут выдерживаться лучшие мировые градостроительные стандарты. В плане реализации проекта с новой для региона концепцией жилищного строительства остров Русский — оптимальный вариант: эта территория десятилетиями была закрыта от горожан и, как следствие, оставалась неосвоенной девелоперами. Что же касается городских кварталов со сложившейся застройкой,



ВНУТРИКВАРТАЛЬНЫЙ ПРОЕЗД, КБ «СТРЕЛКА»



ПАРК НА ТЕРРИТОРИИ ЖСК «ОСТРОВ», КБ «СТРЕЛКА»



ГОРОДСКАЯ ДОРОГА, КБ «СТРЕЛКА»

кой, то реализуемые там местными застройщиками проекты едва ли можно отнести к современным форматам. В результате поддержки этого проекта со стороны АИЖК и федеральных властей стоимость жилья в будущем комплексе на полуострове Саперный будет ниже, чем в материковой части Владивостока, отмечает Максим Розов.

Со стороны жителей Владивостока есть запрос на повышение качества среды проживания, считает председатель совета директоров «Бест-Новострой» Ирина Доброхотова. Например, Москва, Подмосковье и Санкт-Петербург — самые капиталоемкие с точки зрения девелопмента в силу сложившегося спроса на новостройки, застройщики трансформировались достаточно быстро, предлагая проекты, создающие не только комфортную среду, к которой привычны, скажем, европейцы, но и постпродажные опции. «Многие девелоперы понимают, что продать голые квадратные метры сегодня невозможно, и изобретают всевозможные дополнительные опции, которые в конечном итоге меняют к лучшему окружающую среду», — продолжает эксперт. На вышеперечисленных рынках большая конкуренция, что вынудило девелоперов адекватно ответить на запрос жителей. Во Владивостоке, как и на других региональных рынках, количество игроков серьезно ограничено, что позволяет местным застройщикам работать по старинке. ■

ЖИЗНЬ ДЛЯ «ЗВЕЗДЫ»

Под эгидой АИЖК во Владивостокской агломерации, а именно на территории опережающего развития «Большой Камень», будет построено жилье для работников судостроительного комплекса «Звезда». Для этих целей агентство и «Роснефтегаз» подписали договор займа на финансирование строительства жилья. АИЖК предоставит «Роснефтегазу» заем в размере до 7,7 млрд руб. на срок до 31 декабря 2038 года. Ранее АИЖК планировало финансирование строительства в размере 4,9 млрд руб., сумма увеличена по инициативе «Роснефтегаза». Для сотрудников судостроительного комплекса планируется строительство 5,7 тыс. квартир общей площадью 283,5 тыс. кв. м, что позволит обеспечить жильем более 14 тыс. человек. Строительство будет вестись до 2022 года.

ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ О ЖСК «ОСТРОВ»

Количество членов ЖСК: 378 человек.
Планируемое количество жителей будущего жилого комплекса «Остров»: более 1,1 тыс. человек.
Площадь участка: 40,5 га.
Тип застройки: смешанный, 224 индивидуальных дома, 20 дуплексов и восемь многоквартирных трехэтажных домов.
Площадь жилых домов: 36,5 тыс. кв. м.

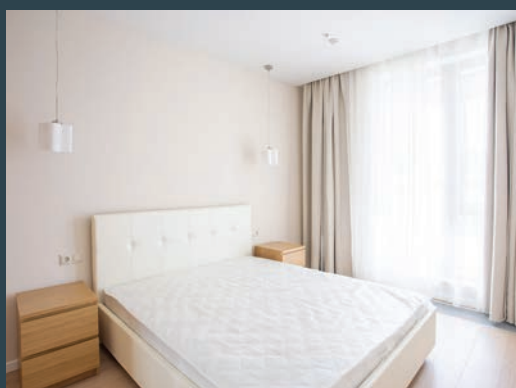
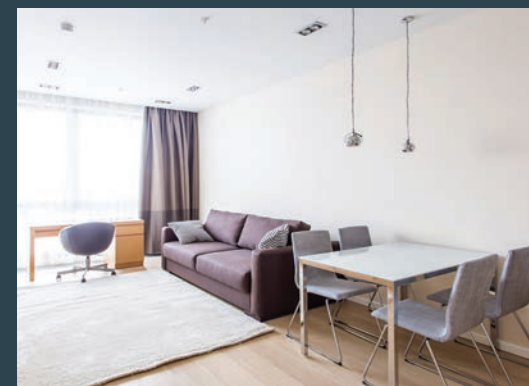
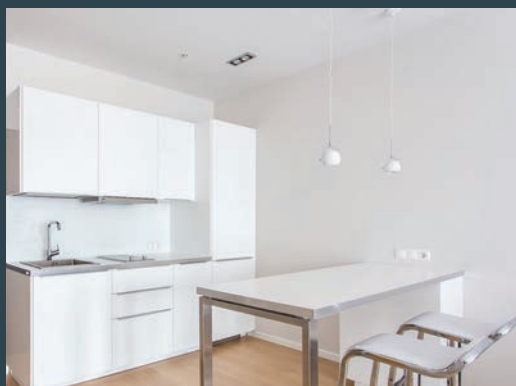


АГЕНТСТВО ИПОТЕЧНОГО ЖИЛИЩНОГО КРЕДИТОВАНИЯ РЕАЛИЗУЕТ ПРОГРАММУ «АРЕНДНОЕ ЖИЛЬЕ», СОЗДАВАЯ СОВРЕМЕННЫЕ СТАНДАРТЫ РЫНКА АРЕНДЫ.

АРЕНДНЫЙ ДОМ «ЛАЙНЕР» — это 283 апартамент в много-функциональном комплексе, предназначенные для долгосрочного проживания.

Дом расположен в районе с развитой инфраструктурой по адресу: г. Москва, Ходынский бульвар, д. 2.

Для аренды предлагаются студии площадью 32 кв.м, готовые к заселению.



КЛЮЧЕВЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА АРЕНДНОГО ЖИЛЬЯ:

НАДЕЖНОСТЬ
Официальный договор аренды

КОМФОРТ
Консьерж-служба, охрана, сервисы

ВСЕ ПЛАТЕЖИ ОНЛАЙН
Полный контроль платежей

Подробная информация по телефонам:
+7 (495) 775-47-40
+7 (495) 1-200-200

ВЫСОКИЕ СТАНДАРТЫ И КАЧЕСТВО
Современная отделка, мебель, бытовая техника

ЛИЧНЫЙ КАБИНЕТ ЖИЛЬЦА
Мобильное приложение

И на сайте:
[АРЕНДА.ДОМ.РФ](https://arendadom.ru)

КОМФОРТНОЕ ЖИЛЬЕ В ГОРОДСКОЙ СРЕДЕ



ГОРОДСКАЯ
СРЕДА

КВАРТАЛ

ДОМ

ПОДЪЕЗД

КВАРТИРА