

ДОМ

Паровоз для транспортных проектов

Государственно-частное партнерство призвано «вытянуть» дорогостоящие проекты

инфраструктура

Администрация Петербурга уже не первый год пытается реализовать ряд крупных инвестиционных проектов в области транспортной инфраструктуры. Мировая практика указывает на то, что реализовать такие проекты можно только в формате государственно-частного партнерства (ГЧП). Пока что в России инфраструктурное развитие возле транспортных узлов, в том числе на стадии проекта, несколько отстает от коммерческого развития, которому уделяется более серьезное внимание как сегменту, приносящему прямой доход.

Формат ГЧП (PPP — в международной практике) при грамотной реализации является эффективным инструментом, позволяющим соблюсти интересы и государства, и инвестора.

ГЧП — это сотрудничество государственной власти и частного сектора. Цель такого сотрудничества — использование ресурсов и способностей частного сектора при обеспечении общественной инфраструктуры или общественных услуг. ГЧП популярно во многих странах, включая страны Европейского союза и северной Америки. Такое партнерство является взаимно удобным инструментом реализации сложных инвестиционно емких проектов, которые направлены на повышение качества и эффективности общественных услуг, ускоряют реализацию важных проектов из области инфраструктуры, положительно влияют на развитие экономики. Преимущество таких проектов в России понятно из определения. Ряд важных для социального и экономического секторов проектов вообще могут быть никогда не реализованы только за счет государственных или только частных средств. ГЧП представляет



К наиболее привлекательным секторам для частных инвестиций относятся, например, проекты реконструкции аэропортов, так как они позволяют получать отдачу намного раньше, чем инвестиционно емкие долгосрочные проекты, связанные со строительством дорог, организацией канализации и водоснабжения

собой симбиоз, позволяющий решить эту проблему.

Без инфраструктуры — никуда

В разрезе Петербурга ГЧП — это возможность для городского правительства реализовать стратегически важные для развития города проекты, инвестиционную нагрузку по которым городу сложно, а иногда и невозможно полностью взять на себя. Особенно явно это проявляется, когда замедляется рост экономики, снижается объем налоговых поступлений, что характерно для кризисного и посткризисного периода.

Очевидно, что Петербург не сможет развиваться как крупный мегаполис без ответственного развития

инфраструктуры. Это касается как города в целом, так и отдельных его районов. Так, например, депрессивный район и останется депрессивным, если внутри и вокруг него не будут построены дороги, обеспечивающие удобную логистику. Поэтому тема PPP очень актуальна, но в Петербурге существующая пока в основном только в теории. Во многом это связано с тем, что модели PPP требуют серьезного расчета и проработки. Разработка эффективных схем требует времени. Утяжелять модели PPP могут особенности местного законодательства, сложные условия входа инвестора в проект.

В приоритете у города инфраструктурные проекты,

жизненно необходимые для нормального сбалансированного развития мегаполиса. Городская инфраструктура пока развивается по догоняющему принципу. Многие объекты морально и технически устарели и не соответствуют современным потребностям города.

Примерами инфраструктурных проектов являются Западный скоростной диаметр (ЗСД), который соединит юго-западную и северо-восточную части города; Орловский тоннель, строительство которого запланировано под Невой в створе Пискаревского проспекта; проект развития аэропорта «Пулково».

К наиболее привлекательным секторам для частных инвестиций относятся про-

екты аэропортов, портов, телекоммуникационные, так как они позволяют получать отдачу намного раньше, чем инвестиционно емкие долгосрочные проекты, связанные со строительством дорог, организацией канализации и водоснабжения.

Перспективным PPP-проектом в Петербурге может стать строительство сети подземных парковок в центральной части города. Разговоры об этом идут давно, но пока реальных конкретных действий предпринято не было. Ни один частный инвестор не сможет «потянуть» финансовую нагрузку по данному проекту. Это связано и с дороговизной подземного строительства в целом, и со

сложной организацией подземного пространства города, испещренного многочисленными коммуникациями. В крупных городах Западной Европы подобные проекты осуществлялись именно по принципу PPP.

Интерес города в PPP понятен. Удовлетворяются общественные нужды, вопрос в интересе девелопера от участия в подобных проектах. Схемой PPP предполагается возврат вложенного капитала и получение инвестором прибыли на протяжении продолжительного периода времени. Интерес инвестора в возврате вложенных средств должен основываться на гарантии государства и четкой и обоснованной финансовой схеме.

отраженной во временной шкале (то есть четкая схема: как, когда, какими частями и почему инвестору будут возвращаться вложенные средства).

Нужны гарантии

Один из основных принципов PPP в том, что реализованный проект (объект) в конечном результате становится или остается государственной собственностью. Задача государства — обеспечить гарантии для девелопера, входящего в совместный проект.

Не существует стандартного договора PPP, схемы разнообразны. Они зависят от специфики проекта, необходимого объема инвестиций, местного законодательства. Наиболее распространенные виды PPP — это концессия и аренда.

Николай Казанский, генеральный директор Colliers International, считает, что инвестиции в инфраструктуру могут быть выгодными только при условии, что в состав проекта будут включены доходные составляющие, которые обеспечат возврат инвестиций, и при участии федерального или регионального бюджетов, то есть деление объема инвестиций между государством и инвестором.

«Любой крупный транспортный узел „обречен“ на развитие коммерческой инфраструктуры вокруг. Пример — аэропорты, которые в современном мире превратились в зоны деловой и социальной активности, с офисными и гостиничными объектами, ритейлом, развлечениями, различными сервисами. Одна из ключевых „специфик“ коммерческих проектов у транспортных узлов, как в принципе и любого другого проекта, — это правильно выбрать целевую аудиторию и сформировать проект в соответствии с ней. Любой действующий транс-

портный узел представляет собой магнит, притягательной силой которого нужно профессионально распорядиться», — говорит господин Казанский.

Инфраструктура не успевает

Одна из ключевых проблем деvelopeмента — отставание инфраструктуры от коммерческих проектов. Строительство дорог, инженерных сетей, социальной инфраструктуры не поспевает за бизнесом, а из-за этого, в свою очередь, и бизнес начинает тормозиться. «Государство сейчас пытается активизировать развитие инфраструктуры, в том числе с использованием механизма ГЧП, но пока завершенных проектов нет, нельзя делать выводы об эффективности этой схемы. Подход сам по себе правильный — объединение усилий власти и бизнеса, но с ведущей ролью государства. Поскольку инвестиции в инфраструктуру окупаются очень долго, бизнес без труда находит альтернативные проекты для вложения средств: с более быстрой окупаемостью и высокой доходностью», — говорит генеральный директор ЗАО «ЭкспоФорум» Анатолий Еркулов.

Коммерческое развитие вокруг важных транспортных узлов имеет под собой несколько очевидных преимуществ. Другое дело, что в условиях кризиса компании не готовы вкладывать деньги в проекты, сроки окупаемости которых не видны на «горизонте». «В нашей практике (ГК „Эспро“) на сегодняшний момент наиболее ярким примером ГЧП является наш проект индустриального „А-парка“ в Калуге рядом с заводом автомобильного концерна Volkswagen в технопарке „Грабево“, который реализуется совместно с „Корпорацией развития Калужской области“ и при активном участии региональных властей. (Окончание на стр. 18)

МОРСКОЕ
за окном

МОРСКОЙ КЛУБ
ЗАГОРОДНАЯ РЕЗИДЕНЦИЯ

18 домовладений
на берегу Финского залива

Загородная резиденция находится в поселке Серово Курортного района Санкт-Петербурга.

Территория «Морского клуба», расположенная на естественном полуострове, ограничена Финским заливом, р. Черная и природным заповедником «Блаженский заказник». Резиденция обладает песчаным пляжем протяженностью 1 километр.

Для каждого из домов «Морского клуба» предлагается индивидуальное архитектурно-проектное решение с полным инженерным обеспечением.

У вас есть уникальная возможность приобрести домовладение в загородной резиденции премиум-класса «Морской клуб», расположенной в 6 километрах от Зеленогорска.

HONKA 320 5060
управляющая компания www.honkavillage.ru

В точке пересечения интересов

архитектура

(Окончание. Начало на стр. 13)

Но превратить неэффективное здание в доходное только за счет архитектуры невозможно, так как архитектура — это внешний облик здания. Если же мы говорим о внутренних планировках, то если планировочное решение позволяет использовать площади более эффективно, тогда окупаемость проекта происходит быстрее, то есть рентабельность проекта будет выше», — говорит господин Золин.

Анастасия Цыганова (Неребечкая), ведущий эксперт «GVA Sawyer Санкт-Петербург», при этом подчеркивает, что на практике встречаются случаи, когда проект, выполненный именитым архитектором, влияет на стоимость строительства, а не на стоимость самого проекта. «Западные архитекторы знают, как сделать проект „правильным“, для того чтобы объект наиболее эффективно выполнял положенную ему функцию, будь то офисное, торговое, гостиничное или жилое здание или комплекс зданий», — считает она.

Лариса Окунь, заместитель генерального директора по маркетингу и продажам компании «Отделстрой», уверена, что любое архитектурное решение так или иначе влияет на себестоимость проекта, рыночную стоимость квартир и динамику реализации проекта в целом.

«Это правило особенно сильно в элитном сегменте, где архитектуре уделяется огромное значение. Элитный дом должен обладать своим неповторимым внешним обликом, отражающим его концепцию. Такой дом становится частью имиджа его обитателей, показателем их статуса, проявлением их индивидуальности. Поэтому все чаще элитные дома создаются по уникальным проектам, с привлечением именитых архитекторов и модных архитектурных бюро. В сегменте „комфорт“ эта тенденция не настолько сильна. Большинство квартир реализуется еще на начальном этапе строитель-

ства, когда внешний вид дома можно оценить разве что по 3D-модели. Для покупателя на первый план выступают рациональность и комфорт планировок, транспортная доступность, наличие инфраструктуры. Внешний облик дома должен быть привлекательным, но платить за архитектурные изыски покупатели не готовы», — рассказывает госпожа Окунь.

Нехватка профессионалов

Заместитель генерального директора строительной компании «Эдванс» Владимир Альев полагает, что для удешевления стоимости проекта важна не столько архитектурная составляющая, сколько грамотный проект с технологической точки зрения. «При проектировании для проектировщика очень важно разработать правильную концепцию размещения объекта, энергетика, вентиляция, систем кондиционирования», — говорит господин Альев. По его словам, в городе очень мало профессиональных организаций, которые обладали бы своими технологиями проектирования.

С ним согласна директор по проектированию генпроектной компании STEP Лидия Ушакова. Она рассказывает, что использование современных технологий, разработка грамотных архитектурных и инженерных решений могут не только серьезно снизить стоимость строительства объекта, но и уменьшить затраты по его эксплуатации. «В частности, рациональные планировочные решения и применение инженерного оборудования, имеющего оптимальное сочетание „цена-качество“ позволяют сократить расходы заказчика на обеспечение объекта энергоресурсами. Кроме того, это облегчает эксплуатацию здания», — говорит госпожа Ушакова.

По словам госпожи Ушаковой, снизить стоимость строительства объектов недвижимости можно и за счет использования современных

материалов. Но европейский опыт строительства и использования различных технологий далеко не всегда применим в России. Причины — разные грунты и разные климатические условия, а также различные требования к объектам коммерческой недвижимости. «Условия строительства в Западной Европе и в Санкт-Петербурге очень сильно различаются. Из-за сурового климата нам приходится учитывать перепад температур и повышенные нагрузки, которые здания испытывают зимой при сильных снегопадах. А в скандинавских странах, климат которых сравним с климатом Санкт-Петербурга, грунты, на которых ведется строительство, как правило, скальные, не требующие для строительства зданий возведения дорогих и конструктивно сложных фундаментов. В Петербурге, построенном „на болотах“, все объекты нового строительства приходится возводить на свайном основании. Кроме того, в странах Европы санитарно-гигиенические и пожарные требования в области строительства серьезно отличаются от требований норм РФ. В частности, на Западе архитектор здания не связан нормативами по путям эвакуации. После завершения строительства страховое агентство определяет стоимость страхового полиса, и чем более безопасно здание, тем меньше будет страховой взнос. А в бизнес-центрах Германии санитарные службы не требуют наличия систем принудительной вентиляции», — рассказывает Ушакова.

Екатерина Щербакова, руководитель проекта компании Storm Properties, отмечает, что для того, чтобы снизить общую стоимость проекта и повысить востребованность объекта на рынке, проектируемое здание должно быть геометрически простым, что позволит сэкономить на строительстве за счет легко реализуемых технологических решений, сэкономить на применяемых материалах, например, использовать наиболее простые, а следовательно,

но, и менее дорогие фасадные модули. Также объект должен обладать гибкой планировкой, позволяющей привлечь наиболее широкий круг конечных пользователей. Для жилья предпочтительнее минимальное количество несущих стен и достаточное количество окон, что даст простор покупателям при планировании своей будущей квартиры. Для офисных объектов, например, важно выбрать эффективную сетку колонн, обеспечивающую наилучшую нарезку помещений на кабинеты и/или комфортное размещение требуемого количества рабочих мест. «В итоге стремления архитекторов, девелоперов и инвесторов должны быть уравновешены требованиями конечных пользователей продукта», — резюмирует госпожа Щербакова. Она также добавляет, что если речь идет только об архитектуре как внешнем облике здания и не затрагивает планировочные решения, то некоторые беззащитные здания можно спасти, нарастив объемы остекления и добавив света, увеличив тем самым количество привлекаемых для арендатора или покупателя площадей.

Дмитрий Абрамов, генеральный директор компании «БК Девелопмент», резюмирует: «Конечно, трудно представить эффективный девелоперский проект без грамотной архитектуры. Но одно только удачное архитектурное решение вряд ли способно повлиять на экономическую целесообразность проекта. Необходим целый комплекс мер: выбрать место для застройки с удачной локацией, обеспечить хорошую транспортную доступность, разработать грамотную концепцию. Задача архитекторов сегодня — представить такой проект, который был бы не только эстетически привлекательным, но и экономически эффективным. Архитектурные решения лишь в некоторой степени могут снизить общую стоимость проекта за счет использования ряда техник».

РОМАН РУСАКОВ