



ВАЛЕРИЙ ГРИБАНОВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ЭКОНОМИКА РЕГИОНА»

ЛИФТ ЕДЕТ НЕ ТУДА

Выборно-политический сезон в стране завершен. Страсти улеглись на удивление быстро. Но осадочек, конечно, остался. И еще обязательно даст о себе знать. Ведь главные проблемы, заставившие людей выйти на площади, остались нерешенными. Нечестные выборы — это только верхушка айсберга. Гораздо более глубинная причина для недовольства — все расширяющаяся коррупция, разъедающая и экономику, и общество. Ведь коррупция уничтожает социальные лифты и тем самым не дает стране развиваться. По сути, как говорили участники одного из круглых столов, организованных ИД «Коммерсантъ», малый бизнес остался одним из немногих действующих социальных лифтов. Однако сегодня представители этого самого малого бизнеса демонстрируют не слишком большую широту взглядов. Одна из главных головных болей для них — снос ларьков и возможный запрет на продажу пива и сигарет. Именно такие действия, как считают представители различных сообществ малого предпринимательства, говорят о том, что власти развязали против них настоящую войну. Сказать, что власти ведут себя лояльно к малому бизнесу, действительно нельзя. Однако пытаться взывать к благоразумию чиновников, приводя в качестве примеров гонений на предпринимателей снос ларьков и запрет на продажу алкоголя с точки зрения пиара не совсем правильно. Можно предположить, что отношение к ларькам и торговле в них пивом у общества неоднозначное. По крайней мере, точно не стоит ожидать, что большая часть петербуржцев и москвичей поддержит предпринимателей в борьбе за сохранение палаточно-ларьковой торговли. В странах Европы торговля и продуктами, и тем более алкоголем строго регламентирована, ларьков там днем с огнем не сыщешь. Однако малый бизнес там чувствует себя вполне комфортно. И когда малые предприниматели критикуют власть и требуют от нее какой-то поддержки, им стоит понимать, что малый бизнес — это не только сомнительная с точки зрения гигиены торговля продуктами из будки размерами метр на метр. И точно — не только пиво и сигареты. Заработать можно, не нанося ущерб здоровью своих сограждан. Возможно, законодательные и лobbистские усилия нужно сосредоточить именно в этом направлении — в поисках новых сфер для развития и попытки выстраивания диалога с властью именно в этом ключе.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

ПОЛИЦЕНТРИЗМ НАЧНЕТСЯ С СЕВЕРО-ЗАПАДА

ПРИМОРСКИЙ РАЙОН ПЕТЕРБУРГА, И ТАК ТРАДИЦИОННО СЧИТАЮЩИЙСЯ ПРЕСТИЖНЫМ, В СКОРОМ ВРЕМЕНИ МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СТИМУЛЫ ДЛЯ РОСТА — КОНЦЕНТРАЦИЯ РЯДА КРУПНЫХ ПРОЕКТОВ В ОДНОМ МЕСТЕ ДЕЛАЕТ СЕВЕРО-ЗАПАДНУЮ ЧАСТЬ ПЕТЕРБУРГА ОДНОЙ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК РОСТА ЭКОНОМИКИ ГОРОДА. ТЕМ САМЫМ БУДЕТ УКРЕПЛЯТЬСЯ ПРИНЦИП ПОЛИЦЕНТРИЗМА, ПО КОТОРОМУ, ВЕРОЯТНО, И СТАНЕТ В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ РАЗВИВАТЬСЯ МЕГАПОЛИС.

ОЛЕГ ПРИВАЛОВ

Прежде всего, конечно, речь идет о проекте строительства газпромовского «Лахта-центра». Но не только. Недавно в парке 300-летия Петербурга был запущен один из крупнейших торговых комплексов города «Питерлэнд», строится трасса ЗСД, проектируется зоопарк, реализуются проекты по комплексному освоению территорий в жилищной сфере.

В ТРЕНДЕ Эксперты полагают, что крупные проекты потянут за собой и других инвесторов. «Инвестиции вырастают в разы. Так, например, в Юнтолово строится большой жилой массив. Уже в процессе его реализации закладываются дополнительные объемы на сопутствующие жилищному строительству объекты, под которые найдутся операторы. Причем для возводимого жилья дополнительные функции востребованы в большей степени, чем, к примеру, для нашего проекта „Лахта-центр“, — полагает Александр Бобков, исполнительный директор ЗАО «Общественно-деловой центр „Охта“».

Андрей Розов, руководитель филиала Jones Lang LaSalle в Санкт-Петербурге, считает, что такие проекты, как ЗСД, «Лахта-центр», «Питерлэнд», являются проектами городского масштаба и оказывают влияние не только на ситуацию в конкретном районе, но и на экономическую, транспортную и социальную ситуацию в масштабах города в целом. «Учитывая, что проекты имеют разное функциональное назначение, очевидно, что и влияние их будет различным. Например, с экономической, инвестиционной и социальной точки зрения появление „Лахта-центра“ и „Питерлэнда“ будет благоприятно как для Санкт-Петербурга в целом, так и для северо-западной части города. Реализация этих объектов позволит не только увеличить приток налогов в бюджет города, но и позволит увеличить количество рабочих мест. К тому же, если мы говорим о „Питерлэнде“, то с реализацией этого объекта в Петербурге появится еще одно общественное пространство, где жители города смогут не только осуществлять покупки, но и отдыхать всей семьей», — говорит господин Розов.

И лишь один из экспертов, к которым BG обращался за комментариями, был полон скептицизма. Илья Шуравин, эксперт Гильдии управляющих и девелоперов, директор департамента торговой недвижимости, партнер S.A. Ricci, говорит: «Возможно, мое мнение пойдет вразрез с общей линией, которую пытаются навязать инвесторы прессе и городу, но выбор Лахты для строительства огромной башни — это не самая лучшая идея. Разумеется, руководство „Газ-

прома“ будет очень комфортно добираться с Репинско-Ольгинского направления до работы — для инвестора это достаточно логичное решение. Однако будущее в развитии города лежит не в регулярной экспансии и заселении окраин, а в масштабном редевелопменте промзон (например, есть потрясающая по своему потенциалу территория возле станции метро „Нарвская“, реки Екатерингофки и ряд других вариантов). В то время когда западные города активно развивают редевелопмент набережных и прилегающих к ним промышленных территорий, обладающих огромными запасами мощностей по электричеству, активно интегрируя социальную среду в высокоурбанизированные территории (и таких проектов в крупнейших городах мира десятки, если не сотни!) — у нас ключевому инвестору отводят площадку поближе к дачным местам. Понятно, что выбирает в итоге инвестор, но задача города не только приводить крупных налогоплательщиков, а изменять городскую среду, привлекая якорных девелоперов на запущенные территории с неплохой транспортной доступностью. И „Охта-центр“, исходя из этой логики, по моему мнению, был не самым худшим вариантом, вот только протест горожан, по сути, против госпожи Матвиенко вылился в это общественное давление против башни на Неве. Альтернатива оказалась не самой лучшей».

БЕЗ «РОЗОВЫХ ОЧКОВ» Впрочем, другие эксперты не смотрят на проекты через «розовые очки». Они признают, что в проектах есть ряд «узких мест». Большим вопросом при реализации крупных проектов традиционно становится транспортная ситуация. Эксперты указывают на то, что улично-дорожная сеть Санкт-Петербурга не соответствует нормам для развивающегося мегаполиса: ее плотность в городе составляет около 4 км/кв. км. В Лондоне аналогичный показатель составляет почти 10 км, в Барселоне — почти 17 км/кв. км.

Николай Казанский, генеральный директор «Colliers International Санкт-Петербург», прогнозирует, что к 2018 году количество жителей Приморского района увеличится до 1 млн человек (сейчас — 700 тыс. человек). Генеральный директор ООО «КВС» Сергей Ярошенко считает, что после ввода новых жилых, социальных и деловых объектов транспортный поток увеличится на 30–35%.

Илья Шуравин приводит такие цифры: «Лахта-центр» будет генерировать дополнительный поток людей из расчета примерно 12–14 человек на каждые 100 метров офисной площади здания (без учета площади

парковки). Кроме того, потенциально ряд компаний-сателлитов уже после размещения компании «Газпром» с радостью займут офисные площади в соседних зданиях (некоторые еще проектируются). «„Питерлэнд“, по нашим прогнозам, будет привлекать 20–25 тыс. человек ежедневно в выходные и чуть меньше — в будни, поэтому будет создавать дополнительные пробки на улице Савушкина и Приморском шоссе. ЗСД, по нашему мнению, существенно облегчит возможность выезда из Приморского в центр (на Васильевский остров), также вполне очевидный факт — перемещение с северо-запада на юго-запад города существенно упростится», — рассуждает господин Шуравин.

Юрий Борисов, вице-президент Гильдии управляющих и девелоперов, управляющий партнер «АйБи Групп», предостерегает: «Необходимо в срочном порядке скоординировать планы застройщиков (жилых и коммерческих проектов на северо-западе города) с планами очередности открытия и постепенного роста нагрузки на транспортную систему в районе. После чего — обнародовать данную информацию, чтобы никто не мог предположить, что подобные вопросы остались не продуманными властью заранее».

В «Лахта-центре», впрочем, оптимистичны. «В Приморском районе, в отличие от других частей города, транспортная инфраструктура в последние годы особенно активно развивается. Этот фактор стал одним из основных аргументов при выборе участка для строительства „Лахта-центра“. Кроме того, необходимо учитывать еще и тот факт, что строительство новых проектов с деловой функцией на периферии не создает дополнительной нагрузки на существующие городские магистрали, а напротив, разгружает их, направляя потоки автомобилей навстречу основному, обычному трафику: утром — из окраин в центр на работу, а вечером — наоборот», — отмечает господин Бобков.

Александр Бобков полагает, что если перечисленные проекты будут осуществлены с учетом необходимых изменений инфраструктуры, то, безусловно, их влияние будет благоприятно. «Если же проекты будут реализовываться в отрыве от планов по строительству и реконструкции дорог, инженерных сетей, то есть если готовые строительные объемы будут возникать раньше, чем необходимая для них инфраструктура, — то, естественно, будет возникать дополнительная нагрузка на и без того недостаточную инфраструктуру и, как следствие, безусловно, будет нарастать дискомфорт → 38