

(278,78 руб. за 1 кв. м). Средняя цена аренды по всем районам составила 225,19 руб. за 1 кв. м.

НЕСКЛАДНО Те немногие объекты, которые были построены в регионе в последние несколько лет, а также анонсированные проекты логистических комплексов сейчас вряд ли заинтересуют продуктовых ритейлеров, считают эксперты. В числе таких проектов — логистический центр в ЗАТО «Звездный». Ранее на 50 га планировалось построить комплекс почти на 200 тыс. кв. м, проект был запланирован еще до кризиса, но в стадию реализации пока так и не вошел. Несмотря на это, как отмечает директор холдинга «Император» (холдинг выступал в качестве управляющей компании проекта) Алексей Балашов, предложения на аренду помещений в будущем складском комплексе все равно поступают. «Нам приходят заявки на аренду площадей — только за последний квартал поступило шесть-семь заявок. В основном на 10 тыс. кв. м, была одна-две заявки на 5 тыс. кв. м и одна заявка на 30 тыс. кв. м. Но обращаются не ритейлеры, а транспортные и логистические компании. Никто не предъявлял требований по температурному режиму, поэтому, скорее всего, это не для продуктовиков», — уточняет он.

По мнению экспертов, скорее всего, не привлечет продуктовые сети и логистический комплекс «Навигатор» (ул. Промышленная, 107, девелопер — ООО «Логопарк-Прикамье»). Первая очередь (9,5 тыс. кв. м) была сдана еще в 2010 году. Завершение строительства второй очереди было намечено на 2013 год. Площади в этом центре арендовал концерн «Хенкель», но в мае прошлого года компания завершила строительство на территории завода собственного комплекса класса А с автоматизированной системой складирования и отгрузки готовой продукции (объем инвестиций — 567 млн руб.), освободив помещения на Промышленной. Планировалось, что их займет новый федеральный арендатор, но в июле прошлого года в краевой арбитраж поступило заявление ОАО «Сбербанк России» о признании банкротом ООО «Логопарк-Прикамье». Задолженность компании перед банком образовалась из-за неисполнения условий кредитного договора, который был заключен между банком и ООО «Логопарк-Прикамье» в 2007 году. Залогом по кредиту являлся земельный участок под логистическим комплексом на Промышленной, 107, и имущественные права на сам складской объект. В марте этого года арбитражный суд Пермского края принял решение о признании ООО «Логопарк-Прикамье» банкротом и открытии конкурсного производства. В реестр требований кредиторов включены требования в размере 870,895 млн руб., в том числе требования залогового кредитора — Сбербанк на 752,49 млн руб. В ближайшее время должны быть утверждены порядок, сроки и условия продажи имущества, основным активом являются складской комплекс и земельный участок.

Однако эксперты уверены, что потенциальные покупатели этих площадей — девелоперы и инвесторы, но не продуктовые ритейлеры. «Ритейлеры либо строят для себя, либо арендуют площади, но не покупают», — отмечает Алексей Ананьев. «В основном крупные логистические центры строятся не для розничных продуктовых сетей, а для крупных производителей непищевых товаров — бытовой техники, инструментов, одежды. Продуктовые ритейлеры стараются работать со своими распределителями либо арендовать. Нам, например, в таком объеме, как в «Навигаторе», площади просто не нужны. Более того, исходя из нашей стратегии сегодня, мы не хотели бы заходить в приобретение, скорее рассматриваем вариант аренды», — заключает Елена Жданова. Эксперты прогнозируют, что существенного рывка на рынке складской недвижимости региона не произойдет, поэтому ритейлеры, как и сейчас, будут решать вопросы складской инфраструктуры собственными силами. ■

ВСТАВАЙ, УЛИЦА ОГРОМНАЯ ДОРОЖНЫЕ ЗАТОРЫ СТАЛИ ОДНОЙ ИЗ ГЛАВНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОБЛЕМ МИЛЛИОННОЙ ПЕРМИ В НАЧАЛЕ ХХІ ВЕКА И БЫЛИ ВЫЗВАНЫ РЕЗКИМ УВЕЛИЧЕНИЕМ КОЛИЧЕСТВА ЧАСТНОГО АВТОТРАНСПОРТА. ЕЖЕГОДНО ПАРК ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В ГОРОДЕ ПРИРАСТАЕТ ДЕСЯТКАМИ ТЫСЯЧ ЕДИНИЦ, В ТО ВРЕМЯ КАК ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ДОРОГ СООТВЕТСТВУЕТ ПОСЛЕДНЕМУ СОВЕТСКОМУ ГЕНПЛАНУ ПЕРМИ 1972 ГОДА. ПО ДАННЫМ КРАЕВОЙ ГИБДД, В 2012 ГОДУ ЧИСЛО ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ В РЕГИОНЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ СОСТАВИЛО 873 ТЫС. ЕДИНИЦ (ПРИ НАСЕЛЕНИИ РЕГИОНА 3 МЛН ЧЕЛОВЕК), РОСТ СОСТАВИЛ 5,6%. ИЗ НИХ — 600 ТЫС. ЛЕГКОВЫХ МАШИН. ПАРК ЛЕГКОВУШЕК УВЕЛИЧИЛСЯ СРАЗУ НА 7,4%. ЗА ГОД ИХ ЧИСЛО ВЫРОСЛО СРАЗУ НА 50 ТЫС.

ВЯЧЕСЛАВ СУХАНОВ

СТОП-ГРУППА Городские власти Перми систематизировали борьбу с дорожными заторами пять лет назад. В 2008 году был создан департамент дорог и транспорта, в чью компетенцию вошла рациональная организация дорожного движения. В 2010 году мэрия организовала Муниципальное казенное учреждение «Пермская дирекция дорожного движения» — службу, занимающуюся оперативным управлением дорожными потоками.

Городские пробки в дирекции измеряют светофорным циклом. По оценке главы дирекции дорожного движения Максима Киса, если автолюбитель перед светофором простоял два-три цикла, он оказался в дорожном заторе. По экспертной оценке директора, число дорожных заторов увеличивается в год до 10%.

На иную методику опирается доцент Пермского национального исследовательского политехнического университета, научный руководитель Центра дорожной информации Михаил Якимов. По его подсчетам, в сутки пермяки совершают около 2,1 млн корреспонденций (поездок). Каждая корреспонденция занимает в среднем 42 минуты. По данным господина Якимова, продолжительность одной поездки в год увеличивается примерно на 10 секунд. Если бы власти не боролись с пробками, то рост был бы более существенным — на 20 секунд, предполагает эксперт.

При этом, как отмечает Михаил Якимов, борьба с заторами в Перми осложняется географическими особенностями города: 1 млн его горожан проживает на огромной территории почти 800 тыс. кв. м. Население города проживает в основном в микрорайонах, удаленных от центра, а основная деловая активность сосредоточена в центре Перми. В условиях этого дисбаланса содержать дорожную сеть дорого, отмечает господин Якимов.

Возникновение заторов прежде всего зависит от временных трендов, когда в несколько раз увеличивается транспортный поток. Пробки в Перми, как отмечают чиновники, гарантированно возникнут в начале учебного сезона и в предновогоднюю декаду. В сутках пиковыми считаются утро и вечер.

Самые «узкие» места в Перми, как считают в дирекции дорожного движения, находятся на пути движения горожан из спальных районов в деловой центр. В их числе все въезды в краевой центр: Коммунальный мост, улица Героев Хасана, шоссе Космонавтов, улицы на выезде из микрорайона Парковый — Боровая, Дзержинского. «Утром жители едут на работу, все въезды за-



БОРЬБА С ЗАТОРАМИ В ПЕРМИ ОСЛОЖНЯЕТСЯ ГЕОГРАФИЧЕСКИМИ ОСОБЕННОСТЯМИ ГОРОДА