

49 → При этом, по словам господина Баранова, развитие беспилотного транспорта сегодня затруднено по этическим причинам. «Аварии, которые происходят из-за несовершенства автопилота, вызывают огромный резонанс и сильно бьют по экономике проектов. В то же время более частые аварии, виной которым — водители, всем привычны и неинтересны», — указывает он.

По мнению Антона Мухина, совладельца компании «Системы автономной энергии», также среди главных трендов развития и трансформации транспортной системы — переход на электричество. «Все больше государств переходит на использование электробусов, электромобилей и других видов электротранспорта. По некоторым оценкам, в ближайшее время продажи электрокаров будут расти в среднем на 45% в год. И к 2025-му примерно треть всех продаваемых в мире легковых машин будут передвигаться на электротяге. Вместе с этим есть и другой тренд, который активно продвигается в европейских и азиатских городах: отъезд от личного транспорта в пользу общественного. Это опять же связано с запросом на заботу об экологии и на снижение загруженности дорог», — поясняет эксперт.

МЕСТО РОССИИ В НОВЫХ ТРЕНДАХ

Эксперты считают, что в РФ сегодня хорошо развиваются информационные технологии, в том числе связанные с транспортом. Транспортное моделирование, автоматические системы управления движением, системы оплаты проезда в общественном транспорте, системы шеринга и доставки — вполне соответствуют мировому уровню и даже где-то его опережают.

Господин Зараменских отмечает, что Стратегией цифровой трансформации транспортной отрасли РФ предусмотрено формирование единой интеллектуальной транспортной системы. Ожидается, что в ситуационно-информационном центре Минтранса будут объединяться данные из уже существующих транспортных систем, а для быстрого принятия управленческих решений — использоваться решения на базе ИИ. При этом информация из региональных транспортных систем будет интегрирована в единый контур управления.

«Кроме этого, в прошлом году Минтранс сообщал об активной работе по созданию „беспилотников“ на всех видах транспорта. В частности, реализуются проекты „Беспилотные логистические коридоры“, „Автономное судовождение“ и „Беспилотная аэродоставка грузов“. При этом государственные затраты на развитие беспилотных транспортных средств, как ожидается, составят около 840 млрд рублей к 2030 году. „Сберавтотех“ и КамАЗ еще в прошлом году планировали начать тестирование беспилотных фур на российских дорогах. А „Яндекс“ сфокусирован на тестировании пассажирских автомобилей-беспилотников в Москве», — добавляет господин Зараменских.

«Также стартовала программа беспилотной аэродоставки грузов. Из ФНБ на нее планируют выделить 3,4 млрд рублей. В числе заказчиков такой доставки Минтранс указал „Почту России“, „Газпром“, „Транснефть“, МЧС России, Сбербанк. Правда, пилотные регионы не будут густонаселенными, пока это Чукотский АО, Камчатский край, ЯНАО, ХМАО. Также тестировать беспилотную доставку коммерческих грузов будет Минэкономразвития. Оно поддержало ассоциацию „Аэронекст“ по установлению экспериментального правового режима (ЭПР) „Аэрологистика“ для проведения технологических испытаний беспилотных воздушных судов (БВС) по доставке грузов на территории аэродромов Алферьево в Московской области и Орловка в Тверской области», — заключает Валерия Миничова, доцент департамента мировой экономики и международного бизнеса Финансового университета при Правительстве РФ.

Кроме этого, эксперты отмечают, что в России также реализуются проекты, направленные на создание цифровых двойников объектов транспортной инфраструктуры в масштабах городов и регионов. Например, в Ленинградской области ведется работа по созданию цифрового двойника маршрутной сети общественного транспорта. А в 2023 году планируется завершить разработку цифрового двойника трассы М11 Москва — Петербург.

Довольно неплохо в последнее время также развивается производство электрического транспорта (трамваи, троллейбусы, электробусы), но оно сильно зависит от импортных комплектующих. Производство

электромобилей тоже выглядит перспективным, но пока на них небольшой спрос из-за относительно дешевого топлива.

Господин Мовчан обращает внимание, что парк электробусов Москвы является крупнейшим в европейской части и одним из самых северных. Это позволяет быстро выявлять недостатки конструкций и улучшать отечественные электробусы, а также накапливать и применять опыт эксплуатации в других городах. «Используемые в Москве электробусы имеют высокий потенциал для выхода на рынки дружественных стран. Их ключевое преимущество заключается в значительной экономии городского бюджета. Электробус содержит всего 200 деталей, которые нужно с некоторой периодичностью заменять, тогда как в дизельном автомобиле их более 2 тыс.», — добавляет господин Зараменских.

При этом, по мнению господина Баранова, Россия серьезно отстает в стратегиях организации дорожного движения. «Одна из причин — небольшой опыт жизни в условиях высокой автомобилизации. В некоторых регионах до сих пор смотрят на транспортную инфраструктуру через призму представлений середины XX века. И многие передовые разработки в области IT используют неэффективно, не раскрывают всего потенциала», — поясняет он.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Глобальная трансформация транспортной системы, по словам экспертов, связана с тем, что с момента появления транспорта и по сей день в целом в этой сфере кардинально ничего не менялось, только наращивалось количество ТС и решались связанные с этим проблемы. Сейчас мир столкнулся с тем, что привычная модель владения и эксплуатации меняется.

По словам Дмитрия Баранова, основная проблема в развитии и реформировании транспорта — отставание управленческих процессов от технологических. «В России много хороших технических специалистов в области транспорта, но у них не хватает компетенций в управлении и сопровождении проектов. Например, при модернизации системы общественного транспорта недостаточно просто закупить новые автобусы и по-

менять маршруты. Также нужно модернизировать организацию движения, транспортную инфраструктуру, внедрить систему навигации и информирования пассажиров. И все это — с единым целеполаганием и опорой на общие ценности. При этом чтобы сгладить неизбежные проблемы и недовольство населения, нужно много работать с вовлечением граждан в планирование изменений. Чтобы в обществе был если не консенсус, то внутренний диалог сторонников и противников, а не активное сопротивление горожан действиям администрации и его преодоление», — считает он.

При этом Александр Дмитриев, заведующий кафедрой безопасности РАНХиГС в Санкт-Петербурге, основными проблемами трансформации транспорта и развития рынка цифровой логистики в России считает отсутствие нормативно-правовой регуляторной базы и единых стандартов управления, сопровождающихся достаточно высокой фрагментацией используемых на транспорте цифровых решений. «Например, в настоящее время совместить работу пилотируемых и беспилотных летательных аппаратов невозможно, поскольку сейчас за безопасностью полетов пилотируемой авиации следят диспетчеры, а БПЛА передвигаются лишь в выделенных секторах воздушного пространства. Кроме того, цифровизация транспортной отрасли требует значительных инвестиций и капиталовложений, а отечественные предприятия транспортной отрасли, даже крупные, довольно медленно осваивают современные цифровые технологии», — подчеркивает он.

«Для успешного преобразования транспортной системы требуется комплексный и междисциплинарный подход. Это касается, например, развития той же велосипедной инфраструктуры. В обществе все еще сильно заблуждение, что велодорожки предназначены для занятий велосипедным спортом. Отсюда непонимание, почему нужно перераспределять дефицитное пространство в пользу велосипедов. В то время как в действительности это неотъемлемый элемент транспортной системы, необходимый для развития и повышения безопасности движения. Поэтому работа с людьми в данном случае важнее, чем с техникой. Ведь техника — для людей, а не наоборот», — резюмирует господин Баранов. ■

ИНВЕСТОРЫ ВОЗВРАЩАЮТСЯ В ТОРГОВЛЮ

СОВОКУПНЫЙ ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ В ТОРГОВУЮ НЕДВИЖИМОСТЬ В 2022 ГОДУ В РФ ВДВОЕ ПРЕВЫСИЛ ПОКАЗАТЕЛЬ ПРЕДЫДУЩЕГО ГОДА И СОСТАВИЛ 40,7 МЛРД РУБЛЕЙ. НА ПЕТЕРБУРГ И ЛЕНОБЛАСТЬ ПРИШЛОСЬ 18% ОТ ЭТОЙ СУММЫ, ТО ЕСТЬ ОКОЛО 7,32 МЛРД РУБЛЕЙ. ДЕНИС КОЖИН

Эксперты консалтинговой компании NF Group проанализировали динамику инвестиционной активности в торговом сегменте коммерческой недвижимости России. По итогам 2022 года показатель достиг уровня в 40,7 млрд рублей, превысив показатели 2020 и 2021 годов — 16,4 и 21,8 млрд рублей соответственно. Тем не менее этот результат все еще ниже показателей допандемийных периодов, которые составляли в среднем 75 млрд рублей.

По итогам первого квартала 2023 года объем инвестиций в торговые центры составил 5,8 млрд рублей, однако, учитывая анонсированные к закрытию сделки, по итогам года результат может оказаться на уровне прошлого периода или выше, что говорит о положительной динамике инвестирования в торговую недвижимость.

Алексей Новиков, управляющий партнер NF Group, говорит: «Инвесторы рассматривают торговую недвижимость благодаря ее высокой доходности, которую можно получить за счет пассивного управления. В целом в ритейле есть возможности для увеличения доходности, в том числе, за счет реконструкции объекта и замены якорных арендаторов. На примере сделок по покупке ТЦ „Ярмарка“ в Астрахани и ТЦ „Торговый квартал“ в Набережных Челнах мы видим, что такие объекты могут

быть упакованы в ЗПИФ УК „Парус Управление активами“, при этом Property Management берет на себя УК, а инвесторы будут получать стабильные ежемесячные выплаты дохода от арендного потока с минимальным включением в процессы управления активом. Таким образом, через ЗПИФы в них могут вкладываться разные категории инвесторов».

Среди крупнейших сделок 2022 года с торговыми центрами, по его словам, можно выделить приобретение ГК «Ташир» торгового центра «Шелковый путь» за 9–10 млрд рублей, а также продажу ТРЦ «Охта Молл» в Санкт-Петербурге (6–8 млрд рублей).

По мнению Евгении Хакбердиевой, регионального директора департамента торговой недвижимости NF Group, если ранее сделки по покупке объектов и земельных участков совершались с целью развития новых проектов, то сейчас они связаны в основном с изменениями в структуре собственников в связи со уходом иностранных собственников и замена их российскими. На данный момент рост инвестиций не ведет к увеличению объемов строительства на рынке торговой недвижимости, однако появление новых инвесторов может привести к дальнейшему развитию этого сегмента.

Если говорить о региональной структуре инвестирования, то в 2022 году 41% вложений в торговую недвижимость пришлось на Москву и Московскую область, еще 41% — на регионы, оставшиеся 18% — на Санкт-Петербург и Ленинградскую область. При этом, для сравнения, в общем объеме инвестиций в тот же период лидировала Москва с долей в 69%, а доля регионов не превышала 10%. Среди регионов РФ наибольший объем инвестиций пришелся на Астрахань (31%) и Рязань (25%). Среди прочих городов, где были реализованы торговые объекты, — Оренбург, Набережные Челны, Тюмень.

В структуре инвестирования в торговую недвижимость лидирующей группой покупателей в 2022 году выступали девелоперы, которые совокупно вложили более 19 млрд рублей, или 47% от всех инвестиций в торговую недвижимость. На втором месте — инвестиционные компании и частные инвесторы с долей в 37% и общим объемом вложенных средств на уровне 15,3 млрд рублей.

Даже учитывая структурные изменения в торговом сегменте, связанные как с пандемией, так и с уходом международных брендов, сегмент все еще остается при-

влекательным для инвесторов. Несмотря на невысокий результат первого квартала, ожидается, что годовой результат превысит показатель прошлого периода, что в общем объеме инвестиций заметно увеличит долю торговой недвижимости.

«На рынке давно не фиксировалось такое количество сделок с торговыми центрами, сколько было заключено в 2022 году. По итогам первого квартала 2023 года мы наблюдаем рост интереса к торговому сегменту, что обусловлено дисконтами на объекты, где собственниками выступают иностранные компании, а также тем, что инвесторы готовы направлять свои свободные средства в новые для себя сегменты, чтобы диверсифицировать бизнес. Еще одним фактором повышенного спроса является формирование фондов недвижимости на рынке, которые собирают в портфель разные виды и классы объектов и реализуют эти ЗПИФы», — добавляет госпожа Хакбердиева.

Годовой результат 2023 года как минимум превысит 80–90 млрд рублей, что станет рекордом с 2017 года в России, прогнозируют в NF Group. Ранее такие высокие показатели были только до 2014 года. ■

КОММЕРЧЕСКАЯ НЕДВИЖИМОСТЬ