

«ДЕЛОВОЕ ПРОСТРАНСТВО БЕЗ ОБЩЕСТВЕННОГО — ЭТО МЕРТВАЯ ЗОНА»

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АО «МФК „ЛАХТА-ЦЕНТР“» АЛЕКСАНДР БОБКОВ В ИНТЕРВЬЮ ВВГ РАССКАЗАЛ О ЖЕСТКОМ ГРАФИКЕ ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ НА ОБЪЕКТЕ, О ПЕРЕХОДЕ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ СТРОЙМАТЕРИАЛЫ И О ТУМАННЫХ ПЕРСПЕКТИВАХ УЛУЧШЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ КОМПЛЕКСА.

BUSINESS GUIDE: На какой стадии находится реализация проекта? Какие работы планируете завершить до конца года?

АЛЕКСАНДР БОБКОВ: Мы закончили двухлетнюю работу по строительству всего подземного пространства комплекса, несущих конструкций и фундамента. С августа 2015 года мы приступили к работам по надземной части, сейчас находимся на отметке шестого этажа по ядру башни и на уровне второго этажа по прилегающему зданию многофункционального комплекса. Пока что идем в директивном графике. До конца года планируем возвести 10–11 этажей башни и три этажа МФЦ.

BG: То есть последние месяцы для вас будут ударными?

А. Б.: Чтобы двигаться в графике, с октября нам нужно строить один этаж в течение восьми дней. Уверен, что с таким темпом мы справимся.

BG: Какой бюджет стройки на 2015 год и общая стоимость строительства?

А. Б.: Строительство комплекса по стоимости квадратного метра укладывается в «вилку» средней стоимости деловых комплексов класса А по Петербургу. Есть единственная поправка на высоту комплекса, при этом сама башня занимает меньше половины площади застройки. На данный момент стоимость завершенных работ составляет около 26 млрд рублей. В следующем году эта цифра будет значительно больше, поскольку именно на 2016 год придутся основные строительно-монтажные работы.

BG: Ранее вы говорили о планах по оптимизации проекта строительства. Какие параметры были пересмотрены?

А. Б.: В рамках прилегающего к башне многофункционального центра мы отказались от гостиничной части в пользу дополнительного делового пространства. А с гостиницей ушли все сопутствующие функции и вспомогательные площади. Кроме того, мы запроектировали и в ближайшее время приступим к строительству автономной системы теплоснабжения, включая генерацию тепла. Все остальное реализуется согласно ранее принятым решениям, никаких изменений ни по объему, ни по функционалу на сегодня нет. Надеемся, что город и инвестор получат центр в первоначально задуманном виде в намеченный срок — 2018 год.

BG: А с точки зрения технической части?

А. Б.: Разумеется, нас не миновал эффект от макроэкономических потрясений и изменений на рынке строительных материалов. Но мы увеличили долю отечественных материалов и тем самым сняли достаточно ощутимую валютную нагрузку и зависимость от ослабевшего рубля. Например, мы сумели применить в конструкции башни композиционные несущие колонны и тем самым заметно сэкономили на дорогостоящей импортной стали.



АЛЕКСАНДР БОБКОВ

BG: Отечественные материалы дали итоговую экономию или скорее убергли проект от удорожания?

А. Б.: Скорее второе. Российская продукция тоже подорожала, в пределах 5–10%, но не на 100%, как импортные материалы. Здесь мы не получили дополнительного эффекта, но смогли сдемфировать негативные последствия понижения курса рубля.

BG: Как чувствует себя иностранный генподрядчик на стройке?

А. Б.: Подрядчик жалуется, но работает. Жалуется на сложности, на недостаток средств, на слишком жесткие условия контракта. Мы им тоже не всегда довольны, но главное, что работа идет в графике. Мы изначально выбрали достаточно сложную схему работы по контракту с подрядчиком, но эта схема, на наш взгляд, единственно возможная в нынешней рыночной ситуации. Контрактование генподрядчика ведется последовательно крупными пакетами. У нас есть возможность перед каждым подписанием учесть текущую ситуацию на рынке, курс валют, стоимость стройматериалов. Тем самым нам удается, с одной стороны, избежать явных перепадов, с другой — невыполнимых для подрядчика условий.

BG: Под офисы газпромвских структур и прочих арендаторов отводится чуть больше 40% площадей. Остальное пространство будет отведено под коммерцию. Началась ли уже арендная кампания по этим площадям?

А. Б.: Полное понимание, как и в каких объемах будет заполняться комплекс, у нас было еще на стадии разработки концепции и распределения функциональных зон. Комплекс полностью оправдывает свое название — общественно-деловой. Именно общественная функция у нас стоит на первом месте, как следствие, общественных зон у нас будет больше, чем деловых.

Кампания по привлечению операторов будет проводиться за год до сдачи объекта в эксплуатацию. Сейчас мы собираем предложения, ведем переговоры с целым рядом крупных компаний, лидерами своих сегментов рынка. При этом сегодня никаких обязывающих документов, которые бы фиксировали за кем бы то ни было место, у нас нет. Всю необходимую информацию по функционалу, площадям и подключениям мы предоставляем всем заинтересованным.

BG: Насколько выше рынка у вас будут арендные ставки?

А. Б.: Вряд ли они будут существенно выше рыночных, поскольку в этом случае мы рискуем остаться с незаполненными площадями.

BG: Многие представители бизнеса говорят, что локация важнее ставки...

А. Б.: Скажем так, здесь локация будем иметь разнонаправленный эффект. С одной стороны, здесь, безусловно, будет высочайшая концентрация платежеспособного спроса, с другой стороны — до тех пор пока не будут воплощены городские планы по развитию транспортной инфраструктуры, обеспечению подъездов, пока не появится метро, общий фон этой территории будет не слишком привлекателен по сравнению с более центральными районами. И будущие пользователи комплекса, несомненно, будут учитывать оба эти фактора. Когда мы готовили концепцию комплекса, мы постоянно держали в уме печальный опыт монофункциональных деловых центров в других мегаполисах. Например, похожие комплексы в Париже. Оторванные от обжитых районов, после шести вечера и до девяти утра они превращались в мертвые зоны. Про выходные я уже и не говорю. Когда мы переехали на Лахту, мы всеми силами пытались избежать подобной ситуации и сделали все, чтобы подтянуть

и выстроить именно общественную функцию. Мы понимали, что подобный деловой центр нужно обязательно разбавлять чем-то позитивным, нужно привлекать на объект различные социальные потоки, создать интересную горожанам точку притяжения. Делать пространство не только для «людей в костюмах», но и для местных жителей, туристов. Наша задача — создать в Лахте не «газпромвский» деловой центр, а общегородской мультифункциональный квартал.

BG: Как выглядят перспективы транспортной доступности комплекса?

А. Б.: Как и любой владелец недвижимости, мы пристально следим за планами по развитию прилегающих территорий и очень расстраиваемся, если эти планы откладываются на непонятный срок. Перед тем как выбрать участок под строительство делового центра, мы тщательно изучали планы города по развитию инфраструктуры на прилегающей территории. И перспективы Лахты выглядели многообещающе — это строительство 32-й магистрали, развязки на Приморском проспекте и выезд на ЗСД. Большая часть планов как раз должна была реализоваться в 2015–2017 годах, и мы радовались удачной синхронизации сроков строительства нашего комплекса и анонсированных крупных дорожных объектов. Но как только мы вышли на площадку, синхронное движение города и «Лахта-центра» закончилось. Городские приоритеты поменялись, а тут еще и дефицит бюджета... Что в итоге? В текущей программе развития транспортной инфраструктуры Приморского района нет ни одного объекта, который появится с вводом в эксплуатацию нашего объекта. Кроме одного — организации разворота на Приморском шоссе в районе Лахты. И именно этот разворот до конца года должен был быть построен по городской программе. Но пока мы видим, что работы даже не начались. В итоге посетителям яхт-клуба и другой коммерческой инфраструктуры для разворота в сторону города требуется уезжать далеко за Ольгино.

BG: Но в улучшении доступности этой части города планировал поучаствовать и бизнес. Планирует ли еще консорциум МСС подключать «Лахта-центр» к Западному скоростному диаметру?

А. Б.: Прежде всего, подключение ЗСД к улично-дорожной сети требует выделения земли. При этом съезды и заезды на ЗСД сильно отличаются от других объектов требованиями по площади. Таким объектам нужен внушительный участок под разгонные полосы и пункты взимания платы. Уже на стадии обсуждения этих планов стало ясно, что найти место в плотной застройке СЗПЧ крайне трудно. Чем закончится эта история, непонятно, но мы очень надеемся, что необходимость улучшения транспортной доступности этой части Приморского района очевидна для всех. ■