



Цветные тематические страницы №13–16 являются составной частью газеты «Коммерсантъ». Рег. №01243 22 декабря 1997 года. Распространяются только в составе газеты. Подписчики получают цветные тематические страницы: «Дом», «Телеком», «Банк», «Страхование», «Лизинг», «Стиль» и другие.

Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Экономика региона. Ленинградская область

Понедельник 27 июля 2015 №132/П (5642 с момента возобновления издания)

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ВЫПУСКА ООО «ЦДС»



spb.kommersant.ru

15 | Закон о банкротстве, вступление в силу которого перенесено на осень, банкиры и юристы предлагают «доработать»

16 | Развитие электросетевого комплекса региона и России пойдет по пути объединения электросетевых и сбытовых компаний

Строители Петербурга медленно, но верно перебираются в соседнюю Ленобласть. Эксперты говорят, что уже сегодня в 47-м регионе строится больше жилья, чем в черте города. При этом аналитики указывают на необходимость строительства не просто новых микрорайонов, а создания городов-спутников. То есть центров развития, где есть рабочие места и точки притяжения населения, живущих в этих новых городских районах.

Сателлиты в поисках предназначения

— точки развития —

За последние несколько лет девелоперы заявили как минимум о пяти крупных жилых проектах, суммарно рассчитанных на 500 тыс. человек.

Основной нюанс

Ольга Трошева, руководитель консалтингового центра «Петербургская недвижимость», считает, что отсутствие мест приложения труда и является сегодня одним из основных нюансов в развитии проектов комплексного освоения территорий (КОТ). «Ведь большинство людей работает в пределах обжитых районов, в основном в центре. И при условии, что развитие транспортной инфраструктуры отстает от скорости жилищного строительства, в будущем ожидается существенное увеличение нагрузки на транспортную сеть, не рассчитанную на приток такого количества жильцов-автомобилистов. В большей степени это касается отдаленных от города мест, таких как будущий город-спутник «Южный». Однако там предполагается, что девелопер решит эту проблему, создав в составе проекта индустриальную зону, где будет много мест приложения труда», — говорит она.

Именно города-спутники необходимо развивать в ближайшей перспективе, полагают аналитики. Город-спутник предполагает наличие в нем рабочих мест, а значит, позволяет избежать «маятниковых миграций» (днем на работу — вечером домой) и излишней нагрузки на транспортную инфраструктуру.

Тимур Нигматуллин, финансовый аналитик ИХ «Финам», отмечает, что, как правило, города-спутники формируютсянастоящиеинболее 30–40 км вокруг центра притяжения — крупного города или предприятия.

Аналитики компании «Лемминкяйнен» также полагают, что городом-спутником можно считать крупный населенный пункт, расположенный на расстоянии до 30 км от города. «Обычно город-спутник объединен с более крупным городом в одну экономическую систему, но при этом город-спутник обладает собственной развитой инфраструктурой,



Большинство ныне существующих городов-спутников Петербурга специализируется на культурном наследии, однако новые сателлиты, скорее всего, будут искать новые точки притяжения

включающей в себя все характерные для города учреждения. Численность населения в городе-спутнике чаще всего составляет от 100 тыс. человек. Одним из важных требований к развитию города-спутника является организация его оптимального транспортного сообщения с городом, к которому он примыкает», — говорят в компании.

Из уже существующих городов-спутников участники рынка называют Пушкин, Коммунар, Гатчину, Всеволожск, Сертолово, Зеленогорск, Ломоносов и Кронштадт.

Требования ниже

Что касается микрорайона, то требования к его застройке существенно ниже, чем требования к развитию города-спутника, равно как и масштаб микрорайона — сравнительно небольшой на фоне города-спутника.

Развитие города-спутника — это крупномасштабный стратегический проект, поэтому реализация одновременно нескольких проектов — редкое явление.

Андрей Бойков, партнер Rusland SP, Впрочем, уверен, что создание новых крупных микрорайонов может также постепенно перерасти в формат

городов-спутников со всей необходимой инфраструктурой. «Из наиболее перспективных анонсированных проектов можно отметить город-спутник «Южный», который будет реализовываться с южной стороны от города, вблизи от Пушкина, и будет рассчитан более чем на 200 тыс. жителей», — полагает он.

Нормативов нет

Владислав Фадеев, руководитель отдела исследований компании JLL в Санкт-Петербурге, при этом отмечает, что каких-либо нормативов по тому, сколько должно быть у мегаполиса городов-спутников, нет. «Тем более что сейчас границы между спутниками и самим Петербургом, вследствие развития загородного рынка, стираются. По каждому из основных направлений выезда — автомобилем и железной дорогой — может быть один или два города-спутника», — полагает он. «Число спутников зависит от размера города или другого объекта, вокруг которого происходит формирования. Деление на микрорайоны и города-спутники зачастую условное и зависит от исторически сложившегося административного разграничения. Типичный пример — Москва до и после расширения. Если говорить о Петербурге, то перспективность города-спутника зависит от соотношения стоимости проживания и транспортной доступности. Наиболее пер-

спективны города с доступным железнодорожным транспортом», — считает господин Нигматуллин.

При этом господин Фадеев указывает на то, что с учетом того, что глобальных изменений на схеме движения по железной дороге пока не происходит, развитие новых районов в области происходит исходя из последних изменений в автомобильном движении, где главным событием последних лет стало строительство КАД. «Естественно, что наиболее обсуждаемым проектом последнего времени является проект «Южный». Однако его успешная реализация, так же как и будущее других городов, будет зависеть в первую очередь от организации скоростного сообщения с Петербургом», — рассуждает эксперт.

Для покупателей недвижимости в городах-спутниках привлекательными факторами могут быть более низкая, по сравнению с городской недвижимостью, цена на жилье, а также хороший уровень экологии. Критериями принятия решения о покупке жилья в городе-спутнике также являются полноценно развитая инфраструктура и оптимальное транспортное сообщение с городом.

«Города-спутники в силу сравнительно больших территорий и минимальных ограничений предполагают возможность создания различных точек притяжения и эле-

ментов инфраструктуры. Среди них могут быть просторные зеленые зоны (парки, сады), парки аттракционов, спортивные учреждения (например, конные клубы), развлекательные центры, креативные пространства», — добавляют в «Лемминкяйнен».

Впереди паровоза

Однако не все эксперты полагают, что нынешние города-спутники реализуются по правильной схеме.

Майя Афанасьева, директор по маркетингу ООО «Н+Н», в отличие от коллег, полагает, что города-спутники должны возникать вслед за какими-то крупными промышленными проектами, то есть первично не создание жилья, а напротив — жилье подтягивается к новым производствам. «Как правило, такие города возникают вокруг или благодаря крупным производствам или какой-то специализации данной территории. Например, то же Колпино в свое время развивалось благодаря «Ижорским заводам»: для работников предприятия строилось жилье, создавалась социальная инфраструктура, было организовано дорожное и железнодорожное сообщение. Город-спутник — это еще и обязательная качественная городская среда, отличающаяся стабильностью всех инженерных коммуникаций, благоустройством дорог и территорий, а также высоким уровнем общественной безопасности и транспортной доступности. У жителя такой агломерации должна быть возможность в любой момент дня и ночи сесть на общественный транспорт и доехать до города», — говорит она. — И, конечно же, чтобы люди действительно захотели здесь жить, им нужно предложить прежде всего работу — и желательную разнообразную. А кроме качественной инженерии, также должна быть социальная и досуговая инфраструктура. У нас же реализация подобных мегапроектов происходит по несколько иному сценарию. Чаще всего все строится, а потому уже думается, как это все загрузить и кто там будет жить».

Вызывает скептицизм у госпожи Афанасьевой и реализуемые сейчас проекты. «Что касается заявленных на сегодня проектов, то расположение

территорий, предлагаемых под строительство городов-спутников, трудно назвать удачным. До сих пор нет четкого понимания, как организовать транспортную доступность и развитие инфраструктуры этих районов. Нет комплексного понимания, какие производства будут там размещены, какая будет специализация и стратегический вектор развития. За счет чего будет жить и развиваться такой «спутник» дальше?» — возмущается госпожа Афанасьева. Она также указывает на важность и финансового аспекта: запуск таких проектов требует очень больших инвестиций, что в условиях нынешней экономической ситуации выглядит несколько проблемным. «Это накладывает риски и на самих покупателей недвижимости в таких городах-спутниках, ведь при критическом падении интереса со стороны покупателей застройщик просто «заморозит» дальнейшие очереди. Пострадают от этого прежде всего жильцы первых очереди: они останутся в районах с неразвитой инфраструктурой, которая, как известно, строится на завершающем этапе. Отметим и административный фактор. Если по локальным объектам чиновники хоть как-то идут навстречу инвесторам, то к долгосрочным проектам из-за сложности финансирования они все чаще теряют интерес и уже не оказывают необходимой поддержки», — резюмирует госпожа Афанасьева.

Евгений Дружинин, руководитель практики недвижимости и строительства юридической фирмы «Максима Литал», полагает, что говорить о городах-спутниках в Санкт-Петербурге — это то же самое, что рассуждать о моноцентрической или полицентрической модели развития Санкт-Петербурга. «И хотя процесс децентрализации сам по себе достаточно естественен для современного мегаполиса, здесь мы упираемся в одну глобальную и всем известную проблему: текущий Генеральный план Санкт-Петербурга. Учитывая, что уже начата разработка нового Генерального плана, то совсем скоро мы должны увидеть, на какой путь развития встанет Петербург в ближайшем будущем», — рассуждает он.

Олег Привалов

Уйти от добычи К ИННОВАЦИЯМ

— ленобласть —

Ленинградская область считается одним из самых сильных промышленных и инвестиционно привлекательных регионов РФ. Однако в последние годы в структуре ведущих отраслей экономики субъекта федерации наметились серьезные изменения. Объем инвестиций в 47-й регион сокращается. Власти рассчитывают на новые крупные инвестпроекты. Эксперты же убеждены, что Ленобласти надо активнее развивать инфраструктуру и расставлять приоритеты в развитии отраслей промышленности и сельского хозяйства.

В структуре ВРП Ленинградской области наибольший удельный вес занимает промышленность. В 2013 году — 31,6% от ВРП в 692,8 млрд рублей. По информации, предоставленной в аппарате вице-губернатора региона по экономике, индекс промышленного производства в 2014 году по отношению к 2013 году составил 100,1%, ИПП за январь — май 2015 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года — 97,5%.

При этом в 2014 году большинство отраслей не дотянули до объемов производства 2013 года. За исключением производства и распределения электроэнергии, газа и воды (109,5%) и некоторых обрабатывающих производств. Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг в 2014 году по сравнению с 2013 годом вырос лишь по обрабатывающим производствам — на 2,6% и составил 84% в общей массе. Отгрузка в сфере добычи полезных ископаемых снизилась на 0,2%, в производстве и распределении электроэнергии, газа и воды — на 2,4%. Удельный вес их в общем объеме — 1,6 и 14,4% соответственно.

Рост по объемам отгрузки среди обрабатывающих производств за период с 2013 года по январь — май 2015 года демонстрирует производство кокса и нефтепродуктов. Его доля в 2013 году составляла 10,8%, в 2014 году — 22,4%, за январь — май 2015 года — 35,51%. Заметно снижается доля производства транспортных средств и оборудования: в 2013 году — 13%, в 2014 году — 9,5%, за январь — май 2015 года — 3,4 %. Стабильными по этому показателю остаются металлургическое производство и производство готовых металлических изделий, производство машин и оборудования, целлюлозно-бумажное производство; издательская и полиграфическая деятельность.

Правительственную статистику в целом подтверждает и заместитель руководителя отдела региональных исследований РАЕХ («Эксперт РА») Анна Столбова. «Наихудшую динамику последние годы демонстрирует отрасль производства транспортных средств и машиностроение. Ее доля с 2009 по 2013 год снизилась с 19 до 16%. Наиболее стабильными до настоящего момента оставались химические и нефтехимические производства, пищевая промышленность, а также производство строительных материалов (прочие неметаллические продукты). При этом ввиду текущих кризисных условий в краткосрочной перспективе в последней ожидается падение объемов производства», — отметила эксперт.

Больше всего прибыльных предприятий в сельском хозяйстве, охоте и лесном хозяйстве наоборот растет: 85% в 2014 году против 77,5% в 2013 году. По информации пресс-секретаря вице-губернатора по АПК Светланы Бурениной, за 2014 год общий объем произведенной валовой продукции сельского хозяйства в хозяйствах всех категорий составил 84,9 млрд рублей, или 101,3 % к 2013 году в сопоставимых ценах.

Специализация сельского хозяйства Ленинградской области — животноводство, на долю которого приходится 68% валовой продукции.

От «умного» дома к «умному» городу

— новые технологии —

Девелоперы продолжают искать способы повышения своей эффективности и привлекательности у покупателей. Если сначала были новые «умные» квартиры, потом «умные» дома, то теперь пришло время «умных» городов. Для начала — спутников.

Так, на прошедшем Петербургском международном экономическом форуме компания «Старт Девелопмент» и корпорация IBM подписали меморандум о внедрении в городе-спутнике «Южный» концепции «Разумный город». Концепция подобного города предполагает централизацию управления вместе с необходимостью баланса интересов различных подсистем города — социальной, транспортной, экологической. В мировой практике подтверждением эффективности внедрения проектов в рамках концепции «Умный город» являются примеры в части, касающейся экономики энергоресурсов, затрат на обслуживание коммунальных сетей, снижения среднего времени, затраченного на передвижение по городу, и аварийности на дорогах. Так, в США снижено потребление тепла до 25%, потребление энергии на освещение — до 60%. К 2020 году в стране ожидается эконо-

мия около \$1,8 трлн. В Лондоне снижены транспортные задержки на 15–40%, повысилась пропускная способность улично-дорожной сети на 10–15%, сократилось время поездки на 15–20%, уменьшились вредные выбросы на 20–25%, увеличилась средняя скорость на 20 км/ч. В Стокгольме система перемещения транспортных средств на базе потока машин в город и обратно позволила сократить интенсивность дорожного движения на 20%, время ожидания — на 25%, а объемы выхлопных газов — на 12%. В Сингапуре контролирующие организации в реальном времени получают информацию с датчиков, чтобы моделировать и предсказывать сценарии дорожного движения с точностью 90%. А в Киото специалисты по городскому планированию моделируют масштабные дорожные ситуации, включающие миллионы транспортных средств, для анализа их влияния на жизнь города.

«„Разумный город“ — это переосмысление отношений городского населения и его властей. Концепция „Разумный город“ состоит не столько в том, какие и где внедрить новые технологии, сколько в том, как организовать работу с городом и с населением, чтобы сделать город более комфортным. При этом самое главное — поддержать комфорт не только сегодняшних жите-

лей города, но и будущих поколений, обеспечить устойчивое развитие всей агломерации. С тем, чтобы мы не обкрадывали своих потомков, чтобы не потребляли ресурсов больше, чем их производили, чтобы восполняли их потерю. Эти вопросы касаются и энергетики, и транспортных вопросов, и водоснабжения, и отопления, и отношений между властями города и самими горожанами», — рассказывает Кирилл Корнильев, вице-президент по продажам; руководитель направления индустриальных решений IBM в Центральной и Восточной Европе.

Город — это совокупность связанных между собой систем. По мере того как растут центры сосредоточения населения, возрастают и требования к инфраструктурам городов, обеспечивающим их жизнедеятельность, таким как транспортные системы, здравоохранение, социальное обеспечение граждан, образование и общественная безопасность. Ситуация осложняется постоянно меняющимися потребностями общества в более качественном образовании, более экологических программах, открытости государственных властей, доступном жилье и более широких возможностях для молодых граждан. По словам Кирилла Корнильева, современный город далеко не всегда приходится «облеплять»

большим количеством датчиков и новых сетей. Зачастую необходимые средства уже есть под рукой — достаточно их использовать.

«Сами горожане со своими телефонами и смартфонами могут служить источниками оперативной информации о протечках воды или транспортных затруднениях. Эти данные можно собирать и просто из социальных сетей, и с помощью специальных мобильных приложений для получения обратной связи от горожан. Можно использовать информацию, которую имеет сегодня любой город, — это сведения о перемещении специального транспорта и работе муниципальных служб. Поэтому вопрос стоит не столько в оснащении городов новыми сложными сетями камер и датчиков, сколько в том, как эффективно использовать данные, которые мы и без того накапливаем. Как извлекать из них новые знания о жизни города и как их использовать», — рассуждает господин Корнильев.

Как рассказал Захар Смушкин, председатель совета директоров УК «Старт Девелопмент», в «Южном» будут применены разработанные совместно с IBM решения в области городского планирования, а также использования данных и аналитики для планирования и мониторинга основ-

ных функций и показателей города. «Использование интеллектуальных технологий для управления городским хозяйством повышает качество городской среды, а также стимулирует устойчивое развитие, экономическую эффективность и инвестиционную привлекательность города. Все это позволит создать качественную городскую среду и повысить инвестиционную привлекательность проекта», — отмечает господин Смушкин. По его словам, в «Южном» это сделать значительно проще, так как можно спроектировать создание систем «Разумного города» еще на этапе планирования.

Развитие систем мониторинга, контроля и управления в сфере городского хозяйства имеет большие перспективы, но уже сейчас при правильном применении способно обеспечить лучшую эксплуатацию при меньших или сопоставимых удельных затратах, говорят эксперты.

В то же время некоторые технологии могут быть эффективны уже сейчас, а некоторые — только в перспективе. Основные препятствия для внедрения подобных систем — затраты на их формирование, отсутствие значимого местного опыта по многим системам, что затрудняет оценку рисков и целесообразности их применения.

экономика региона. ленинградская область

«Мы заинтересованы в транспортной доступности новых кварталов»

Строить социальные объекты и дороги должно государство, но застройщики вынуждены идти на компромисс, полагает **Михаил Медведев**, генеральный директор ГК «ЦДС».

— экспертное мнение —

— Недавно прошла информация о соглашении между застройщиками, работающими во Всеволожском районе, и правительством Ленобласти о совместном участии в проектировании и строительстве дорожной инфраструктуры на этой территории. Почему бизнес идет на такие дополнительные расходы?

— Чтобы жилищное строительство развивалось, нужно одновременно уделять внимание трем типам инфраструктуры: социальной, инженерной и дорожной. В этом смысле соглашение о совместном участии в проектировании и строительстве дорог во Всеволожском районе между строительным бизнесом и властью — логичное продолжение той градостроительной политики, которую правительство Ленинградской области последовательно реализует вот уже три года. Сначала, напомним, было упорядочено принятие градостроительных решений во всех муниципальных образованиях и первого, и второго уровня: контроль в этой сфере был закреплен на уровне региона. Далее были утверждены региональные нормативы градостроительного проектирования: обеспечение новых жилых кварталов инфраструктурой стало подчиняться единым правилам.

С запуском программы «Социальные объекты в обмен на налоги» удалось снять вопросы обеспечения дошкольными образовательными учреждениями и школами. Фактически, считаю, решены и вопросы обеспечения инженерными мощностями в районах активной застройки на границе с Санкт-Петербургом. Например, сегодня существует несколько альтернативных вариантов подключения к электрическим сетям, чего раньше не было. Уходят в прош-

лое сложности с водоснабжением и водоотведением. У ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга» достаточно много избыточных мощностей, которые не используются в городе. Нет особых трудностей и с газоснабжением. Но остаются проблемы транспортной доступности районов активной застройки на границах петербургской агломерации.

Вообще, я убежден, что ни строительством социальных объектов, ни развитием дорожной инфраструктуры застройщики заниматься не должны. Это задачи для бюджета. Но ситуация такова, что постоянно идет поиск компромисса между бизнесом и государством в лице региональной власти. Эти расходы непосильны для отдельно взятого бюджета, но и застройщики не могут себе позволить такое отвлечение средств от основного строительства. Поэтому, если есть желание развивать проекты жилищного строительства и рентабельность позволяет реализовать что-то помимо квадратных метров жилья, стороны приходят к компромиссу. По школам и детским садам этот компромисс, считаю, достигнут абсолютно. По дорогам сегодня мы выступаем инициаторами поиска технических решений, поскольку заинтересованы в повышении транспортной доступности строящихся кварталов больше, чем кто бы то ни было. Перед нами стоят не такие разноплановые задачи, как перед правительством Ленинградской области, у нас конкретная задача: обеспечить объект жилищного строительства качественными дорогами не в ущерб другим застройщикам и по возможности в сотрудничестве с ними. Затраты на изыскания и проектирование дорог, конечно, непрофильные для застройщиков, но они несопоставимы с затратами на строительство дорожной инфраструктуры. Для начала главное — разрабо-



Виталий Лавренко

тать именно техническое решение, а дальше уже будем разбираться, кто и как его будет реализовывать. Как показывает практика, возможны варианты. Это может быть платная дорога или это может быть строительство с привлечением средств регионально-го и федерального бюджетов.

— В разработке каких проектов дорожной инфраструктуры принимают сегодня участие застройщики?

— Мы участвовали в обосновании проектного решения для улучшения транспортной доступности Бутровского поселения. Только ГК «ЦДС» строит в Бутрах 500 тыс. кв. м, еще больше в совокупности в стройке у разных компаний по соседству в Лавриках. Сейчас соответствующий проект заказан Дирекции по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленобласти. Пул застройщиков профинансировал проектирование съезда с Коль-

цевой автодороги в районе Мурино — вблизи будущего транспортно-пересадочного узла (ТПУ). Дорога к ТПУ будет построена (при реализации проекта в целом) на средства областного и федерального бюджетов, а вот стыковка КАД с этой новой трассой и строительство двух дорог по обе стороны от КАД — это будет реализовано за счет застройщиков.

Мы выступаем и заказчиками проекта дороги в обход Мурино и Нового Девяткино, который разрабатывает институт «Дорпроект», в створе Пискаревского проспекта. Строительство этой дороги предварительно оценивается в 2,5 млрд рублей, проектирование должно завершиться уже в 2015 году. Консорциум застройщиков еще только формируется, однако функции заказчика мы уже взяли на себя.

В рамках соглашения между застройщиками, работающими во Все-

воложском районе, и правительством Ленинградской области, о котором мы говорили ранее, предусмотрено повышение транспортной доступности территории, примыкающей к КАД на востоке, — от аэропорта «Ржевка» до Новосаратовки, включая Янино и Новосергиевку. Реализовывать соглашение будут три основных участника: группа ЛСР, ГК «ЦДС» и «КАД Ленобласть». Кстати, работая над концепцией нового города в Новосаратовке, мы заказали и проект обоснования его транспортной модели, рассчитывая, что она будет реализована в сотрудничестве с Ленинградской областью, а может быть, и с федеральными структурами.

А если рассматривать дорожную сеть Всеволожского района в целом, то очевидно, что существует недостаточная транспортная доступность и окрестностей аэродрома «Ржевка», и Новосергиевки. В Янино сейчас как раз корректируется генплан, и чтобы можно было его оптимально насытить и коммерческими площадями, и жильем, конечно, надо решить вопрос с транспортом. В этом контексте объединение «нашего» участка с заневской частью и аэродромом «Ржевка», где 1 млн кв. м планирует построить группа ЛСР, выглядит абсолютно логичным.

Сейчас в работе и несколько более локальных проектов по строительству дорог. И очень важно, по моему мнению, что многое и проектируется, и будет строиться не только за счет инвесторов, но и совместно с субъектом РФ.

— Есть ли в планах участие в новых инфраструктурных проектах, которые сегодня обсуждаются в правительстве Ленобласти? Например, в строительстве платного виадука во Всеволожске? А может быть, вы планируете строить жилье в других муниципальных районах Ленобласти и новые дороги понадобятся уже там?

— ГК «ЦДС» не дорожная организация — мы занимаемся только жилищным строительством. Поэтому «заходить» в сугубо дорожные проекты, конечно, не будем — это к вопросу о Всеволожском виадуке. Если же начнем освое-

ние территории во Всеволожске и для обеспечения транспортной доступности наших объектов потребуются новые дороги, то участвовать в таких проектах будем. Возможно также, что мы будем строить в Ломоносовском районе, но там, надо сказать, я не вижу серьезных проблем именно с дорожной инфраструктурой. Другое дело, что есть задачи, которые требуют планомерного, последовательного решения.

— Застройщики уже возводят и детские сады, и школы. Теперь еще и дороги проектируют. Может ли сотрудничество с региональными властями развиваться до такой степени, что вы будете принимать участие в строительстве крупных медицинских, лечебных учреждений?

— Думаю, нет. Для бизнеса это нерентабельно. Мы еще можем построить, например, депо — объект, необходимость в котором достаточно острая, а затраты не настолько велики. Расходы на строительство садов и школ не покрываются. Но если строительство этих объектов как-то увеличивает стоимость квадратного метра жилья, однако еще приемлемо, то все остальные объекты не вписываются в планы и задачи бизнеса вообще. Тем более в среднесрочный период рентабельность объективно будет снижаться.

— Вы полагаете, что рынок примыкающих к Петербургу районов Ленобласти уже насыщен? Жилье будет менее востребовано?

— Рассматривать рынок Всеволожского района в отрыве от смежных районов Петербурга нелогично. Имеющийся объем платежеспособного спроса распределяется между объектами, которые возводятся на всех этих территориях. Другое дело, что конкуренция возрастает с уменьшением общего спроса. Самая острая конкуренция сегодня, наверное, в Мурино, тем не менее все равно там работает достаточно число застройщиков, а квартиры по-прежнему покупаются. Полагаю, отчасти есть даже синергетический эффект: за счет разнообразия предложений у нескольких игроков общий объем продаж больше. И в целом этот рынок пока еще далек от насыщения.

Уйти от добычи к инновациям

— ленобласть —

С13 «Основная отрасль сельского хозяйства — молочное животноводство. На протяжении многих лет стабильно высокие результаты достигаются в птицеводстве, большие перспективы есть и у свиноводства», — отметила представитель регионального правительства.

Самой прибыльной отраслью сельхозпроизводства в 2014 году стало птицеводство, на его долю пришлось 77% от общей прибыли, еще 22% принесло молочное животноводство.

При этом объем налоговых поступлений в доходную часть бюджета Ленинградской области от предприятий АПК составил 2,61 млрд рублей (+115% к 2013 году). Для сравнения, в целом по региону объем поступлений налога на прибыль организаций в 2014 году — 46,1 млрд рублей.

Риски растут

Тревожным звонком для Ленобласти должно стать снижение объема инвестиций в основной капитал. В 2014 году этот показатель остановился на отметке в 178,7 млрд рублей, в то время как в 2013 году был на уровне 253,6 млрд рублей.

Власти региона и эксперты связывают снижение объемов инвестиций с завершением масштабных инвестиционных проектов в 2012–2013 годах. В то же время в 2016–2017 годах в правительстве надеются ощутить инвестиционный эффект от реализации та-

ких проектов, как завод «Балтийский СПГ» по производству сжиженного газа компании «Газпром», терминал по производству и перегрузке сжиженного природного газа ЗАО «Криогаз» и Балтийский карбамидный завод.

По словам Анны Столбовой, за последние два года объем инвестиционных вложений в Ленинградскую область снижался в среднем на 30% в год. Согласно рейтингу инвестиционной привлекательности RAEX («Эксперт РА»), Ленинградская область по-прежнему входит в группу 3A1 как субъект с минимальными инвестиционными рисками, но с пониженным инвестиционным потенциалом.

«Однако в рейтинге 2014 года в регионе наблюдался рост инвестиционных рисков, в результате которого он потерял четыре позиции, переместившись с первого места на пятое. В области выросли экономические и социальные риски. В частности, в 2013 году область показывала отрицательную в сфере производства (–6,8%), увеличила доля убыточных предприятий, немного выросли безработица и доля просроченной заработной платы», — объяснила госпожа Столбова. Она подметила, что существенно снизилась доля вложений в транспорт и связь: с 56,3% в 2010 году до 26,7% в 2013 году.

На инвестиционной волне

Партнер Strategy Partners Group Сергей Лозинский рассказал, что в современной России было несколько инвестиционных волн. В конце 1990-х

инвесторов привлекал Новгородская область. В Ленобласть зарубежные партнеры начали вкладывать деньги в 2000-е годы.

Однако примерно с 2007 года началась новая инвестиционная волна, на гребне которой оказались уже Калужская, Ульяновская, Нижегородская области. По мнению Сергея Лозинского, Ленинградская область все еще находится в числе регионов-лидеров по объему привлеченных ПИИ, которая составила 3,5%. По результатам Национального рейтинга состояния инвестиционного климата в 2015 году, проведомого Агентством стратегических инициатив (АСИ), Ленинградская область заняла 20-е место из 76 субъектов РФ. Руководитель представительства АСИ в СЗФО Евгений Лебедев считает, что добиться улучшения позиций в рейтинге Ленобласть могла бы за счет сокращения сроков получения разрешения на строительство и регистрации предприятия, увеличения доли участия малого и среднего бизнеса в государственном и муниципальном заказе, уменьшения срока государственного кадастрового учета до десяти рабочих дней, а также за счет повышения качества объектов инвестиционной инфраструктуры.

В чем сила?

По мнению партнера Strategy Partners Group, Ленинградская область по

базовым конкурентным преимуществам относится к числу наиболее привлекательных и конкурентоспособных регионов России. «Прибрежная зона, порты, достаточно развитая инфраструктура, близость к ЕС и к крупнейшим мегаполисам России — не многие регионы в России имеют такие условия», — считает господин Лозинский.

Кроме того, Анна Столбова считает, что область вышла на третье место в России по доле инвестиционных вложений в основной капитал по отношению к ВРП (в среднем за пять лет, с 2009 по 2013 год) и благодаря активной политике региональных властей в сфере формирования благоприятного инвестиционного климата.

Однако, по замечанию Сергея Лозинского, «емкость» области для размещения производств ограничена. Поэтому региону важно определить приоритеты, которые он будет поддерживать и развивать в сельском хозяйстве и в промышленности. Такими приоритетами могли бы стать отрасли с высокой добавленной стоимостью.

Кроме того, эксперт предположил, что перспективными направлениями для региона являются прежде всего инновационные и высокотехнологичные отрасли (IT, радиоэлектроника, биомедицинские технологии, авионика, авиа- и автокомпоненты), развитие которых будет опираться на инновационный и научный потенциал Санкт-Петербурга.

Марина Костюкевич

Бизнес с женским лицом

— конференция —

Россия считается мировым лидером по количеству женщин-руководителей в бизнес-среде. В то же время по числу представительниц прекрасного пола в национальном высшем законодательном органе страна занимает одно из последних мест. Особую роль дам в экономико-политическом и социально-культурном развитии федерации успешные леди обсудили на конференции «Женщина-лидер» в Петербурге.

Конференция прошла впервые. Организовала ее в рамках ПМЭФ-2015 Ленинградская областная торгово-промышленная палата при поддержке регионального правительства.

Роль женщины и в политике, и в бизнесе на сегодняшний день недооценена. Одна из задач нашей конференции — чтобы участницы в своем кругу обсудили, какие препятствия есть на пути к успеху и как их преодолеть», — отметил президент Ленинградской областной торгово-промышленной палаты Кирилл Поляков. По его словам, около 30% частных предпринимателей Ленобласти составляют женщины. И из года в год это цифра растет.

Согласно исследованию консалтинговой компании Grant Thornton, проведенному среди 6600 непубличных компаний в 45 странах мира, 43% фирм в России возглавляют женщины. В США этот показатель вдвое ниже. В то же время в политике представительниц так называемого слабого пола гораздо меньше.

По словам вице-президента Ленинградской областной торгово-промышленной палаты Елены Дюкаревой, Россия занимает 120-е место по числу женщин, занятых в органах государственной власти. К примеру, в Госдуме РФ всего 14% женщин-депутатов. Одна из их представительниц, олимпийская чемпионка по конькобежному спорту, мама двоих детей Светлана Жүрова рассказала участницам конференции, что добиться успеха на политическом поприще ей помогает спортивная закалка.

«Женщина должна быть всегда на высоте, безукоризненной и с улыбкой. Что простят мужчине, никогда не забудут женщине», — отметила депутат Госдумы РФ. Она считает, что быть успешной и в семье, и в карьере женщины помогают не только ее образование и личные качества, но и находящийся рядом с ней мужчина.

«Это очень серьезная миссия, когда мужчина — партнер женщине-лидеру. Это высочайший уровень любви и уважения. Это совместное миссионерство. Если такой мужчина рядом есть, то такое совмещение вполне возможно», — сказала она.

Председатель совета благотворительного фонда «Место под солнцем» Ирина Дрозденко одним из самых важных качеств деловой женщины-лидера назвала искренность. Не менее значимыми, по мнению супруги губернатора Ленобласти, являются продуктивность своих действий и умение создавать команду. А вот представительница Союза женщин Санкт-Петербурга и Ленобласти Ирина Широкова с сожалением констатировала: женщины не умеют поддерживать друг друга.

Гендерную разницу в оценке деловых рисков отметила генеральный директор компании «Атчинская гольф-деревня», мама четверых детей Наталья Осетрова: «Мужчины более амбициозны, готовы идти напролом, женщины же больше просчитывают последствия, думая о безопасности. Прежде чем я приступаю к новому проекту, я отправляю изучить вопрос юристов. И пока не получу от них положительное заключение, вообще не начинаю оценивать деловые риски. Мы ведь по натуре мамы: все взвешиваем и за всех переживаем».

Начальник УФМС по Санкт-Петербургу и Ленобласти Елена Дунаева уверена: мнение, что у женщин меньше возможностей, преувеличено. Главное — профессиональные качества человека. «Есть женщины, которым интересно заниматься общественной работой и расти в профессии, есть мужчины, которым нравится вышивать. На мой взгляд, задача общества помочь каждому в реализации своих возможностей», — высказалась она.

Вице-президент Адвокатской палаты Ленобласти Анна Денисова отметила, что «есть люди хорошие и не очень хорошие, профессиональные и не очень, успешные и не очень. А вот мужчина или женщина — это не так важно».

Ободряющими словами в конце встречи собравшихся леди напутствовала глава представительства Торговой палаты Тамбурга в Петербурге Габриэле Кёчау: «Давайте будем стараться больше поддерживать друг друга, и у нас все получится. Главное — ничего не бояться!»

Марина Костюкевич

От «умного» дома к «умному» городу

— новые технологии —

С13 Ориентироваться на иностранный опыт при этом надо осторожно — при переносе эффективных в другом месте решений к нам можно и не получить ожидаемого эффекта. Необязательность применения той или иной системы также зачастую является значимым препятствием на пути ее применения», — говорит Игорь Кокорев, руководитель отдела стратегического консалтинга Knight Frank St. Petersburg. С его точки зрения, формирование комплекса решений «умного города» на базе города «Южный» является одним из интересных вариантов: город создается практически с нуля; он достаточно большой, что позволяет в итоге распределить инвестиции и снизить удель-

ную нагрузку на отдельные объекты; плюс проект пока развивается централизованно.

По мнению Романа Мирошникова, исполнительного директора ЗАО «Ойкумена», «Умный город» — это не только технологии. «Это концепция, скажем так, «города будущего», в котором горожане будут вести инновационную трудовую деятельность и частную жизнь. Для реализации этой идеи должны сложиться несколько условий: экономика, инфраструктура, соответствующее сознание и готовность людей. С точки зрения девелопера, мы приветствуем «умные» технологии, направленные на улучшение качества жизни жителей и формирование устойчивой экологичной среды», — считает он. К сожалению, применить ее в рамках внутриквар-

тальной застройки невозможно. «Девелопер вписывается в инженерную инфраструктуру города и работает по техническим условиям, которые ему выдают ресурсоснабжающие организации. Поэтому в рамках своего квартала мы стараемся сделать максимальное из возможного», — говорит он.

А вот Василий Довнян, директор департамента консалтинга компании Colliers International в Санкт-Петербурге, скептически оценивает проект. «На наш взгляд, реализация этих планов представляется сомнительной. Создание системы «Умный город» принесет не столь большую добавочную стоимость жилому проекту», — полагает он.

Кроме того, на текущий момент энергоэффективность и экологичность еще не являются ключевыми

преимуществами при выборе объекта для покупки. «Таким образом, с точки зрения девелопера, подобное преимущество объекта не слишком влияет на увеличение темпов продаж. Поэтому, как правило, экономика такого проекта не очень выгодна для девелоперов, которые внедряют эту тенденцию пока достаточно сдержанно, — считает Екатерина Запороженченко, директор по продажам УК Docklands. — В России специфика менталитета заключается в том, что мы привыкли очень выгодно относиться к природным ресурсам и не ограничиваем себя в их потреблении, как это делают в Европе, где весьма высокие тарифы на электроэнергию, отопление и всо обслуживающую жильё инфраструктуру».

Николай Волков

Замена собственных сотрудников банков в торговых сетях на кредитных брокеров – один из трендов текущей оптимизации издержек в финансовом секторе

c16

