



Внутренний туризм в России: курс на развитие

Николай Новичков: амбициозная задача для российских городов

Комплексный подход: туризм как упаковка региона

Развитие арктической зоны: настоящее и будущее холодных городов России

Николай Асаул: о развитии транспортной инфраструктуры

Исследование: промышленный туризм для развития регионов

LEBEDEV

Мы создаем работающие решения

11

ЛЕТ
НА РЫНКЕ

3

ГОДА РАБОТЫ
С ПРОМЫШЛЕННЫМИ
КОМПАНИЯМИ

27

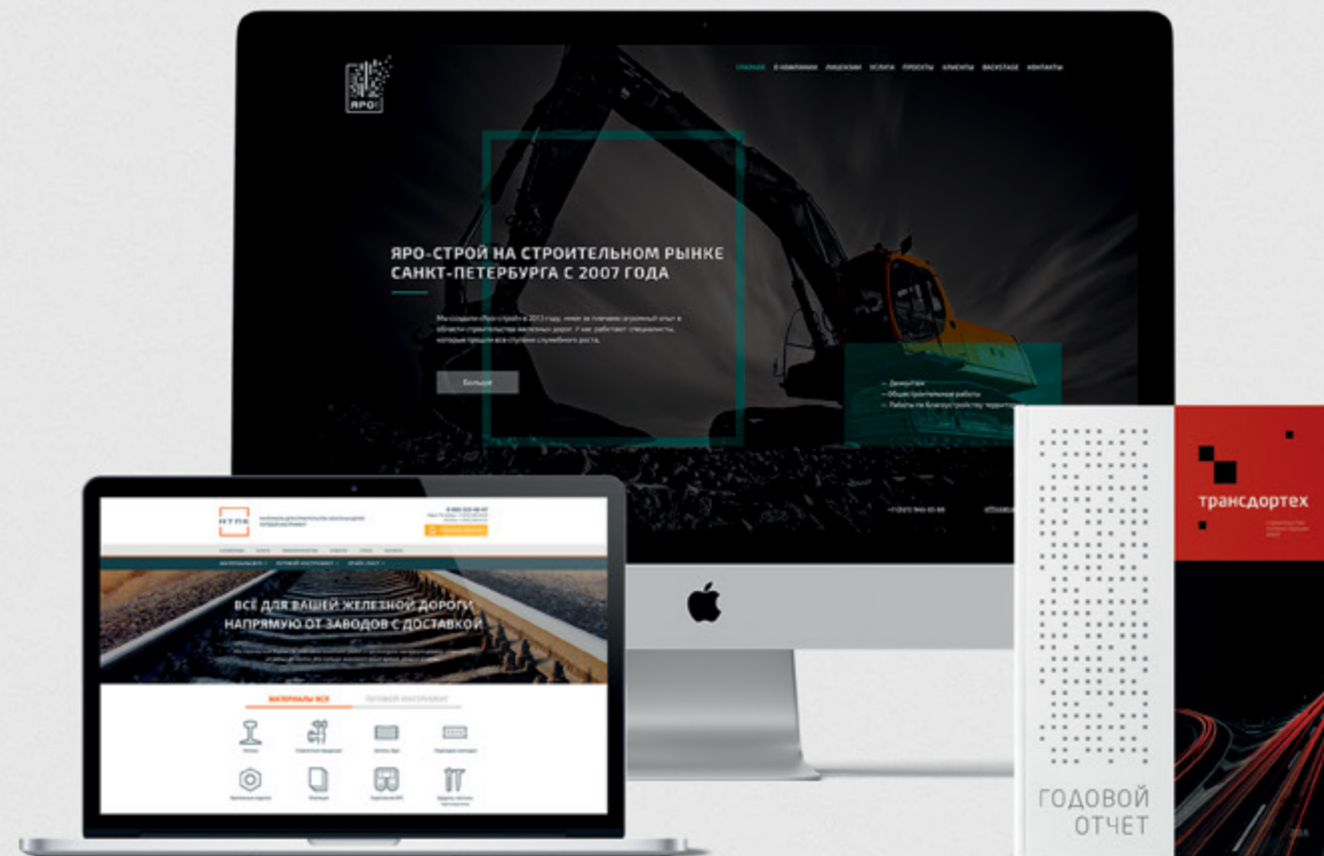
РЕАЛИЗОВАННЫХ
КРУПНЫХ
ПРОЕКТОВ

Работу над ребрендингом мы всегда начинаем с погружения в маркетинговую среду вашей компании. Поэтому любое наше предложение обосновано конкретной ситуацией.

Студия
Александра
Лебедева

ул. Черняховского, 39,
Санкт-Петербург, 191119, Россия
+7 (812) 572-24-99

реклама



ФИРМЕННЫЙ СТИЛЬ ДЛЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ КОМПАНИЙ

Наша студия специализируется на работе с промышленными компаниями. Мы разбираемся в специфике отрасли и считаем, что каждый должен заниматься тем, что умеет делать хорошо. Это позволяет нам быстрее находить правильные решения и не отвлекаться на работу, которая заведомо пойдет в корзину. Взввшись за дело, мы не станем просить вас заполнять бесконечные брифы или выдумывать технические задания. Мы все делаем сами: разбираемся в деталях, структурируем проект, делаем сплит-тесты и показываем результат, лишь когда уверены в его качестве, не мучая вас бесконечными промежуточными вариантами. Чтобы вы тоже могли заняться тем, что делаете хорошо.

lebedev-studio.com



Сложно переоценить роль туризма в развитии регионов. Бонусы очевидны: это один из самых сильных мотиваторов для роста инфраструктуры, строительства новых объектов, переосмысления территории, а также стимул для развития смежных отраслей, создания рабочих мест, решения ряда социальных проблем, привлечения частного капитала и многое другое. Основная проблема — отсутствие качественного турпродукта в стране, но в большей степени — глобального понимания того, как его создавать. Между тем каждый город, даже маленький или невыгодно расположенный, обладает вполне реальным туристическим потенциалом — от уникальных объектов до природных ресурсов. Вопрос в том, кто и как с этим работает, какие экономические цели ставит и управленческие решения принимает, чтобы дело шло дальше лозунгов и логотипов. Системный подход и приоритетные работы по развитию туризма обозначены в федеральной целевой программе «Развитие туризма в Российской Федерации (2014–2018 гг.)», которая должна решить три глобальные задачи: «Развитие туристско-рекреационного комплекса Российской Федерации», «Повышение качества туристских услуг» и «Продвижение туристского продукта Российской Федерации на мировом и внутреннем туристских рынках». Здесь речь идет и об эффективном распределении бюджетных средств на софинансирование строительства и реконструкцию туристических объектов, и об обучении работников сферы туризма, и о широкомасштабной информационной кампании про туристические возможности России. Говорить о реальных итогах работы ФЦП в Ростуризме пока не спешат, так как программа еще далека от своего завершения. Но промежуточные финансовые итоги ее реализации известны. Так, в 2016 г. 12 регионов-участников (Рязанская, Амурская, Кемеровская, Свердловская, Псковская и Калининградская области, Республики Бурятия и Адыгея, Чувашская и Удмуртская республики, а также Ставропольский и Алтайский края) в полном объеме показали кассовые перечисления средств федерального бюджета 2016 г. Когда в туристической отрасли будут отточенные профессиональные механизмы управления и четко распределенные зоны ответственности власти и бизнеса, то и культура, и мегасобытия, и масштабные деловые мероприятия, и предпринимательские инициативы станут по-настоящему эффективными туристическими драйверами для россиян и зарубежных туристов. Но многому еще надо учиться.

Главный редактор
Настасья Ильичева

Urban report
№ 10 зима 2017



На обложке:
Иллюстрация Студии Александра Лебедева

Фото и информация предоставлены:

Фотобанк Лори, ТАСС, mosreg.ru, mos.ru, архитектурное бюро «Студия 44», архитектурное бюро «Wowhouse», архитектурное бюро «Evolution», архитектурное бюро «Остоженка», архитектурное бюро «А61», архитектурное бюро Джузеппе Рустиньоли и Эмильиано Шако P+C, Fielding Nair International, T+T Architects, Heneghan Peng Architects, Красноярск Гражданпроект, архитектурное бюро «Простор», архитектурная мастерская О.С. Романова, архитектурная мастерская «Тектоника», архитектурная мастерская А. Столярчика, архитектурная мастерская «Витрувий и сыновья», Артур Байбулатов, Сергей Берг, Антон Юшко, театр пантомимы «Пиано», archi.ru, vl.ru, artterria.com.

Отпечатано в типографии ООО «Кировская областная типография».

Тираж 1 500 экз. Свободная цена. Почта России (электронный каталог) - индекс П3114, Урал-Пресс - индекс 010668, БЭСТ-Пресса - индекс 84869. Свидетельство ПИ № ФС 77 — 59160 от 22 августа 2014 г. Выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций.

Все рекламируемые товары и услуги имеют необходимые лицензии и сертификаты. За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет. Мнение авторов может не совпадать с позицией редакции.

Номер подписан в печать 15 декабря 2016 года.

Адрес редакции: 191119, г. Санкт-Петербург, улица Чернышевского, 39, оф. 4. Тел.: +7 911 963-90-11, +7 912 332-99-03

info@urban-report.ru

P — обозначение для рекламных материалов.

16+

Учредитель и издатель
ООО «Городской отчет»

Руководитель проекта
Илья Рычков

Главный редактор
Настасья Ильичева
ni@urban-report.ru
+7 911 963 90 11

Редактор отдела новостей
Мария Осина
mo@urban-report.ru
+7 911 258 90 11

Редактор спецрубрик
Марина Абдуллина
ma@urban-report.ru

Коммерческий директор
Максим Сафаров
ms@urban-report.ru
+7 982 384 00 62

Координатор GR-проектов
Юлия Южакова
uy@urban-report.ru
+7 981 155 17 39

Дизайн, верстка, подготовка к печати
Студия Александра Лебедева
lebedev-studio.com

Корректор
Евгения Липич

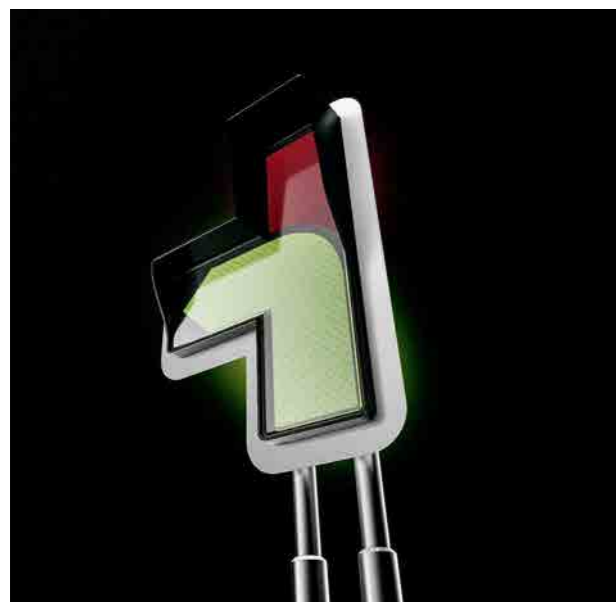
Сайт urban-report.ru
Редактор Вадим Шабалин

По вопросам подписки:
podpiska@urban-report.ru
+7 981 188 86 47

Над номером работали:

Светлана Алексеева, Алена Август, Ксения Бурко, Ольга Гришина, Марк Ефимов, Ольга Карпенко, Ирина Лобань, Алиса Матвеева, Белла Минц, Анна Носик, Павел Прохоров, Ольга Путинцева, Инна Нижегородова, Зарина Кабисова, Оксана Самборская, Артур Скижали-Вейс, Ксения Чепига, Андрей Чернигин, Полина Шамраева, Гузель Юсупова, Лилия Чупракова.

Выражаем особую благодарность за помощь в подготовке материалов: Федеральному агентству по туризму, Комитету по туризму Владимирской области, НИУ ВШЭ – Санкт-Петербург, администрации Орловской области, отделу взаимодействия со СМИ министерства внутренней политики и массовых коммуникаций Калужской области, Управлению по физической культуре, спорту и туризму администрации г. Красноярск и пресс-службе администрации Красноярского края, пресс-службе министерства культуры и туризма Рязанской области, Управлению информации и печати Администрации г. Курска.



ТОЧКА ЗРЕНИЯ

- 8 *Мэры и губернаторы о создающихся кластерах и туристических направлениях*

ДРАЙВЕРЫ ВНУТРЕННЕГО ТУРИЗМА

- 10 **Николай Новичков**
Города в поисках собственной идентичности
- 14 **Анатолий Казакевич**
Туризм как упаковка региона
- 18 **Русский Север**
Евгений Плисецкий о туристическом настоящем и будущем северных регионов России
- 20 **Гастрономический, деловой и этнотуризм**
Как новые виды туризма приживаются в России
- 26 **Город после Олимпиады**
Что происходит с инвестициями в спортивные объекты
- 30 **Геокультура городов**
Интервью с Дмитрием Замятиным
- 32 **Промышленный туризм**
Реновация бывших заводов как новый бренд территории
- 36 **Таймишеринг**
Алексей Новиков о том, как развести в городском пространстве туристов и местных жителей
- 38 **Трумсё. Норвегия**
«Лучшее место в мире для наблюдения за северным сиянием»
- 40 **Город как инновация**
Интервью с Еленой Зеленцовой о развитии инновационных городов и культурной политике Сколково
- 44 **Парки развлечений в XXI веке**
Марсианский парк, сад «Эдем» и парк для роботов

МЭР ГОВОРИТ

- 58 *Глава Магаса о самой молодой и маленькой столице в России*

ГОРОДСКАЯ СРЕДА

- 66 **Как живут и развиваются иннограды**
- 72 **Велосипеды зимой**
Как и зачем развивать велоинфраструктуру вне сезона

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

- 86 **Николай Асаул**
Интервью с замминистром транспорта РФ

- 90 **Тактика доминирования**
Как работает московская маршрутная сеть «Магистраль»

- 94 **Платные парковки**
Интервью с директором петербургского центра управления парковками Артемом Хрюкиным

- 98 **Модернизированный светофор**
Проект Traffic Light System получил премию «Лексус» в области дизайна

СПОРТИВНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

- 108 **Транспорт мундиаля**
Как изменятся трамваи и автобусы к чемпионату мира по футболу

- 112 **Саранск. Кейс**
Как городам заработать на ЧМ-2018

ЖИЛИЩНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

- 118 **Зачем в России много строят?**
Востребованы ли жилые микрорайоны, построенные в рамках КОТ

- 124 **Апартаменты**
Социально-инфраструктурные проблемы нового сегмента недвижимости

- 132 **Онлайн-конструктор подъездов**
Коллекция дизайнерских решений для самостоятельного ремонта подъезда

РЕНОВАЦИЯ И РЕКОНСТРУКЦИЯ

- 142 **Комплексная реконструкция**
К 300-летию юбилею Омска отреставрировали часть исторического центра

ИНОСТРАННЫЙ ОПЫТ

- 148 **Урбанизм как профессия: Леонард Шиллинг**
Интервью с австрийским урбанистом

- 151 **Профессия хаусмастер**
Многопрофильный специалист по мелкому ремонту

НОВОСТИ РЕГИОНОВ

- 48 *Внутренний туризм*
- 76 *Городская среда*
- 100 *Транспортная инфраструктура*
- 114 *Спортивная инфраструктура*
- 134 *Жилищное строительство*
- 144 *Реновация и реконструкция*
- 152 *Иностранный опыт*
- 154 *Социальные проекты*



Приоритетные виды туризма в регионах

Промежуточные итоги ФЦП
«Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011 — 2018 гг.)».

На основании мониторинга, проведенного Ростуризмом в 2016 г.



- | | | |
|---------------------------|----------------------|------------------------------------|
| К культурный | Р религиозный | Ак активный (спортивный) |
| Э экологический | Аг агротуризм | Л лечебно-оздоровительный |
| Эт этнографический | Т технотуризм | О охотничий и рыболовный |
| Кр круизный | М морской | Д детский (образовательный) |
| Г гастрономический | С событийный | В военно-патриотический |
| города-участники ЧМ-2018 | | |

141,7 млрд руб.
Общий объем финансирования Программы на 2011–2018 годы в ценах соответствующих лет

из них:
31,4 млрд рублей (22,2%)
средства федерального бюджета

9,2 млрд. рублей (6,5%)
средства консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации

101 млрд рублей (71,3%)
средства внебюджетных источников

Лидеры роста:

- Краснодарский край
- Москва
- Республика Крым (с г. Севастополем)
- Санкт-Петербург
- Московская область
- Приморский край
- Республика Алтай
- Алтайский край
- Калининградская область
- Ставропольский край

В 2016 г.

12 регионов-участников программы (Рязанская, Амурская, Кемеровская, Свердловская, Псковская и Калининградская области, республики Бурятия и Адыгея, Чувашская и Удмуртская республики, а также Ставропольский и Алтайский края) в полном объеме показали кассовые перечисления средств федерального бюджета 2016 года. В то же время Республика Карелия, Тверская, Ярославская и Оренбургская области, а также Хабаровский край на данный момент не совершили кассовый расход в полном объеме. Наиболее успешными по показателям освоения капитальных вложений за счет всех источников финансирования по итогам 9 месяцев 2016 года оказались Псковская область (ТРК «Псковский»), Алтайский край (ТРК «Барнаул-горнозаводской город»), Амурская область (ТРК «Амур»).

Туризм в российских городах — вопрос не только актуальной федеральной программы, но и исторически сложившихся традиций отдыха в разных климатических условиях — от жаркого юга до сурового севера. О местных особенностях туризма рассказывают первые лица городов и регионов.



Александр Михайлов

Губернатор Курской области

Курская область — край с богатейшей тысячелетней историей, где многое сегодня делается для возрождения уникальных памятников культуры, православных храмов и монастырей.

В регионе свыше 4000 памятников истории и культуры, и путешествие туристов по достопримечательным местам нашего края может быть ярким и незабываемым. Нельзя пройти мимо памятников Великой Отечественной войны, мемориала «Курская дуга». В Курской области более 50 старинных усадеб. Наиболее знаковые: ансамбль усадьбы Барятинских в Рыльском районе, усадьба Нелидовых в Курском районе, бывшая усадьба Афанасия Фета в селе Воробьевка Золотухинского района. Область богата и культурными событиями. У нас ежегодно проходят фестивали авторской и бардовой песни «Соловьиная трель», заседания клуба веселых и находчивых «Курская аномалия», праздник дружбы и партнерства «Курский соловей», фестиваль «Джазовая провинция» и многие другие. Это тоже привлекает к нам гостей из других регионов и стран. Кроме этого, Курск издревле называют столицей соловьиного края. В городе есть улицы, напоминающие о голосистой пташке, даже музей соловья (кстати, единственный в мире). Соловей давно стал одним из самых узнаваемых брендов Курского края. Многим гостям, в том числе иностранным, мы с удовольствием дарим сувениры и диски с записями соловьиных трелей. В Курской области развит и паломнический туризм. И, безусловно, визитной карточкой нашего края по праву являются традиционные крестные ходы с Курской Коренной иконой Божией Матери «Знамение». В них участвуют десятки тысяч паломников — и не только из Курской области, но и из других регионов России, стран ближнего и дальнего зарубежья.

Интерес у гостей к нашей области есть: по статистике, туристско-экскурсионный поток за десять лет удвоился — с 526 тыс. до 1 млн 89 тыс. человек в год. И это вполне объяснимо.

Во-первых, удобное географическое положение — к нам легко приехать даже на выходные. Во-вторых, здесь каждый сможет найти себе развлечение по душе: старинные промыслы и современная канатная дорога; речные круизы по Волге и Оке и Музей горного дела, геологии и спелеологии; природные парки и святые для всех россиян Дивеево и Саров; вдохновенное Большое Болдино и фестиваль современной музыки и технологий Alfa Future People. А еще сотни баз отдыха, пансионатов, горнолыжные комплексы, сплавы на байдарках, охота и рыбалка. Третья причина — почувствовать на себе традиционное нижегородское гостеприимство с ароматным иван-чаем и городецким пряником.

Туристическая отрасль нашей области продолжает развиваться: создается современная инфраструктура транспорта, отдыха, развлечений, открываются отели мировых сетей Accor, Marriott, Hilton. Планируем, что к 2020 г. развитие сферы услуг позволит создать более 2000 новых рабочих мест, в область будут приезжать до 3 млн туристов ежегодно. А это означает прежде всего зарплаты для наших граждан, налоги на доходы физических лиц и организаций, поступления в бюджет.



Валерий Шанцев

Губернатор Нижегородской области



Игорь Годзиш

Глава Архангельска

Уникальные природные ресурсы и развивающийся туристический кластер «Беломорский» формируют привлекательность Архангельска как перспективного центра внутреннего и въездного туризма.

В рамках федерального проекта «Туристический кластер «Беломорский» ведется строительство объектов делового и круизного туризма, рассчитанных на круглогодичное проведение масштабных мероприятий национального и международного уровня. Инвестиционная составляющая кластера «Беломорский» на период с 2015 по 2018 г. — 6 млрд 464,2 млн руб.

Также Архангельск является точкой доступа для приарктического туризма. Продвижение круизов вдоль Северного морского пути — одно из самых перспективных туристических направлений в России. В столице Поморья уже разработаны новые маршруты и экскурсии, раскрывающие уникальную природу Арктики и ее изучение человеком. Один из брендов Архангельска — интереснейший туристический объект для путешественников с детьми «Волшебный дом снеговика». Уже в январе 2017 г. в нем откроется современный Центр арктических тайн и чудес.

Поток туристов в Кострому с каждым годом увеличивается на десятки тысяч человек, и мы стремимся сделать все, чтобы их пребывание здесь было интересным и комфортным.

Развитие туризма — одно из приоритетных направлений нашей работы. Для этого совершенствуется система туристической навигации, строятся гостиницы, разрабатываются новые маршруты. Кострома привлекает прежде всего своим богатым историческим наследием и самобытностью. Продвигая наш главный бренд «Сказочная Кострома — родина Снегурочки», мы создаем такие условия, чтобы туристы приезжали к нам целыми семьями. Активно развивается паломнический туризм к главной костромской святыням — чудотворной Феодоровской иконе Божией Матери и Ипатьевскому монастырю — колыбели дома Романовых. Растет спрос на экстремальный и событийный туризм. Только международный фестиваль фейерверков «Серебряная ладья» собирает на берегу Волги более 100 тыс. гостей. В будущем мы планируем развитие бренда «Кострома сырная». Уже в следующем году в нашем городе пройдет первый гастрономический фестиваль с интерактивной программой и дегустацией сыра.



Виктор Емец

Глава администрации Костромы



Олег Булеков

Глава администрации Рязани

Сейчас нам крайне необходимо максимально раскрыть туристский потенциал Рязани, создать все условия для значительного увеличения турпотока, совершенствуя инфраструктуру для отдыха, маршруты и объекты посещения.

Развитие внутреннего туризма — одно из приоритетных направлений для многих российских городов, и Рязань — не исключение. Но говорить о том, что внутренний туризм для нашего города является драйвером его развития, пока преждевременно. В 2015 г. администрация города инициировала системную работу в этом направлении. Проведен целый ряд маркетинговых исследований, которые легли в основу концепции развития туризма, утвержден план ее реализации на три года. Вместе с рязанцами активно разрабатывается туристский бренд города. Мы ожидаем, что результат этой работы позволит максимально четко определить тематический стержень города, вербально и визуально отразить всю его суть и уникальность. Что касается основных точек приложения наших усилий, то, помимо основного культурно-познавательного направления, мы делаем также ставку на гастрономический и деловой туризм, большое внимание уделяется и развитию семейного отдыха.

ИНТЕРВЬЮ

Амбициозная задача для российских городов

Беседовала Ольга Гришина

В последние годы все чаще говорят о развитии внутреннего туризма. Понятно, что девальвация рубля и режим санкций сыграли определяющую роль. Государство и частные игроки, опираясь на экономические и политические предпосылки, создают видимость бурной и успешной деятельности: осваивают олимпийское наследие, реализуют федеральную целевую программу, формируют туристические кластеры и новые продукты, встраиваясь в мировые тренды. В чем сила настоящего момента и как городам привлечь туристов, редакция журнала выясняла у советника министра культуры РФ, члена Экспертного совета при Правительстве РФ Николая Новичкова.

— Николай, судя по официальной статистике, приток туристов в Москву и Петербург значительно вырос. А как обстоят дела в целом по России?

— Действительно, внутренний туризм сейчас на подъеме. Но большинство российских городов не понимают своих конкурентных преимуществ и поэтому их не выпячивают и не пропагандируют. А раз так, то получают лишь случайно захвативших путешественников. И это естественным образом стопорит развитие индустрии. Сейчас на мировой карте отмечено три с половиной российских города: Москва, Петербург, Сочи и частично Казань. Россияне, я не говорю уже об иностранцах, не знают, почему им было бы интересно поехать, к примеру, в Нижний Новгород, Калининград или Ижевск. Самая большая проблема в том, что туристические и политические власти городов не понимают, чем их территория отличается от других и почему сюда нужно поехать в первую очередь. Мы не должны забывать, что борьба за туриста носит глобальный характер. Города конкурируют за



Фото: Ирина Новичкова

время, которое люди готовы потратить на активный досуг. Такого времени в году у каждого человека максимум месяц. И диапазон возможностей громаден. Поэтому, чтобы выиграть в этой борьбе, нужно иметь предложение мирового уровня.

— Получается, что уникальные природные достопримечательности, например Байкал, не решают задачу?

— Они решают задачу в рамках локальной системы: кто живет около Байкала, бывает там регулярно. В туристической сфере есть такой термин — «синдром египетских пирамид», то есть достопримечательности никуда не денутся. В связи с этим люди часто откладывают поездки в подобные места. Чтобы выйти из порочного круга, необходимо организовать множество разнообразных и конкурентоспособных мероприятий. Событийность мотивирует. Да, я хочу поехать в Армению; но ведь я всю жизнь этого хочу. Продвигая идею уникальности города, нужно ответить минимум на три вопроса: почему человек туда должен поехать, почему именно сейчас и почему сюда, а не в другое место. И аргументов должно быть много. Кроме туристических властей города на этот вопрос никто не ответит. Найдя свою уникальность, надо бить в эту точку и, самое главное, не останавливаться. Нам часто не хватает терпения и горизонта планирования. За год, два, три ничего не изменишь. Важен именно временной ресурс, минимум десять лет.



Сочи, горнолыжный курорт Роза Хутор
Фото: Овчинникова Ирина / Фотобанк Лори

— Как уникальность города связана с его миссией?

— Миссия — это более широкое понятие, чем туристическая привлекательность, имидж, бренд или уникальность. Но если город знает свою миссию, то он также понимает, зачем нужен на туристической карте.

— Если говорить об имидже города... Например, Петербург планирует позиционировать себя как гастрономическую столицу. Насколько это важно — менять акценты?

— Смена имиджа — это нормальный процесс. Мы с вами в течение жизни тоже меняем свой внешний облик. Обычно он соответствует нашему внутреннему представлению. То же самое характерно для городов. То, что Петербург ко всем своим элементам привлекательности хочет добавить еще один, — безусловно, правильное решение. Мы все любим вкусно поесть. Дай бог, чтобы у Петербурга получилось раскрыть еще одну свою грань, которая и раньше была.

— А как и кто может запустить в городах поиск самоидентичности и ее продвижение?

— Инициатива может исходить от разных сторон. Безусловно, без властей региона сделать ничего нельзя, потому что у них есть минимальный ресурс для продвижения — не конкретного туристического продукта, а именно направления. Это их прямая обязанность. Не обойдется дело и без местного бизнеса, создающего конкретный тури-

Продвигая идею уникальности города, нужно ответить минимум на три вопроса: почему человек туда должен поехать, почему именно сейчас и почему сюда, а не в другое место.

стический продукт, без культурной общественности и властей, обеспечивающих событийную цепочку, без инвесторов и других участников, которые должны между собой как минимум договориться.

— Нужно ли привлекать специалистов? Есть ли вообще люди, которые все знают про развитие туристического потенциала?

— Специалистов, которые все знают, нет. Но вы правы в том, что нужно привлекать людей с глобальными амбициями и международным опытом. Понятно, что, как правило, все это опирается в ресурсы. Но не всегда. Есть амбициозные люди, которые работают с вполне понятными бюджетами. Всем нам в России, за исключением нескольких человек на высшем уровне государства, не хватает амбиций. Да, у вас могут быть слабые стороны, но никто же не сказал, что это на всю жизнь. Я имею в виду не только человека, но и город. В городе тоже может не быть какой-то компетенции. Надо понять, чего не хватает, и постараться восполнить пробел.

ИНТЕРВЬЮ

— Допустим, я мэр города. Как мне поставить перед собой амбициозную задачу и научиться хотя бы для начала думать по-другому?

— Позови людей, у которых мозг по-другому работает, которые понимают, что на глобальном уровне интересно, востребовано и какие будут тренды в ближайшие 20 лет. Постарайся найти себя на карте этих трендов. Есть такое важное правило в менеджменте: не бояться общаться с людьми, которые умнее тебя. Понятно, что они не должны претендовать на твоё место. Задавай вопросы экспертам, не бойся быть непонятым или недостаточно знающим. Как известно, невежество — это не отсутствие знаний, а нежелание их получать. Именно с готовности развиваться начинается амбициозность. Если человек захочет, то за полгода он в состоянии сформировать список из ста специалистов, лучших в своей области, и уже потом выстраивать с ними отношения, например через сетевые ресурсы. Да, со всеми ты не договоришься, с десятью — вполне, пять к тебе даже в гости приедут за твой счет — просто ради того, чтобы познакомиться.

— А эффективно привлекать только российских экспертов?

— Нет, конечно. Но я не говорю, что иностранцы решат все проблемы. Может статься, что в том списке ста будет немало русских. Но если мы говорим о выстраивании глобальных логистических цепочек, то здесь своими силами не обойтись.

— Насколько, на ваш взгляд, эффективна работа федеральной целевой программы (ФЦП) по развитию внутреннего туризма?

— Делать выводы по поводу эффективности пока еще рано. Также преждевременно говорить, что с помощью федеральной программы решены глобальные инфраструктурные проблемы. В отличие от других программ у нее есть одна особенность —

обязательное участие частного бизнеса в софинансировании проектов. Грубо говоря, государство начинает включаться в развитие туризма на той или иной территории только в том случае, если есть якорный инвестор. Соотношение вложений должно быть 70 к 30 в пользу частного. Не то чтобы надо «живьем» показать эти деньги, нужно показать намерение. Причем ФЦП финансирует именно решение инфраструктурных проблем, которые мешают запуску того или иного туристического кластера. Например, в каком-то городе строится уникальный горнолыжный комплекс и не хватает 5 км дороги от федеральной трассы, или не хватает воды, электричества, или другого рода сетей. Сам туристический кластер, оборудование подъемников и прочее — задача инвестора. Если есть заинтересованный бизнес, город подает заявку, и все. Сложностей никаких.

— Вы упомянули про кластер. Насколько это правильная модель развития в туризме?

— Мы имеем дело с классической подменой понятий. Сам по себе кластер — тема правильная. Но то, что у нас называется кластером, таковым не является. Вообще кластер — это обособленная экономическая система, в которой может быть представлено неограниченное число участников, между которыми существует неограниченное количество связей, в том числе неформальных. Чем он отличается от территориально-производственного комплекса? В комплексе известно, кто кому что поставляет и кто за что отвечает. В кластере основу составляют неформальные связи. Сегодня у тебя одно число поставщиков, завтра другое. Но на выходе всегда получается понятный продукт. Если это туристический кластер, то речь всегда идет о впечатлении человека, который к тебе приехал. Но кто ему это впечатление создал, вопрос вторичный. Кластер — всегда комплекс, и на выходе комплексный продукт.

Финно-угорский этнокультурный парк, Село Ыб, Республика Коми
Алексей Гусев / Фотобанк Лори



— А как на практике происходит объединение участников кластера?

— Объединение происходит в рамках бизнес-идеи. На выходе должен быть коммерческий продукт, который определенным образом воспринимается потребителем. Туры сами по себе не могут быть кластером, а скорее являются его элементом. Можно говорить про развитие центра города как историко-культурной достопримечательности, в рамках которой есть и туры, и все остальное. Кластером может быть какое-то место, где регулярно проходят события, и не раз в год, а раз в неделю. Музейный квартал может быть кластером. Главное, что в кластере не может быть одного продукта и одного поставщика. Минус этого подхода в его сложности, потому что нужно учесть интересы многих участников. У тебя может быть идеальный отель, но соседнее кафе способно легко испортить впечатление туриста. Участникам кластерного процесса все время необходимо взаимодействовать друг с другом, чтобы хотя бы соответствовать стандартам и предоставлять услуги одинаково качественно.

— У какого российского города есть шанс «выстрелить», если начать сейчас делать правильные шаги?

— «Выстрелить» может кто угодно, было бы желание. Сложно говорить про малые и средние города, потому что здесь все проблемы упираются в инфраструктуру. Но мегаполисы с населением более 500 тыс. (таких в России несколько десятков) вправе претендовать на уникальность и на особое место на карте. Мне, например, совершенно не понятно, почему Нижний Новгород, который находится в 400 км от Москвы, до сих пор не стал

Меккой для поездок на выходные. Это вопрос к городским и областным властям, разумеется.

— Есть ли возможность обучить власти городов думать шире и выходить за рамки проблем, связанных с текущей деятельностью? Или «обязаловка» не может быть эффективной?

— Ну конечно, учить надо только тех, кто готов воспринимать. Иначе это просто трата времени. Заставить тоже нельзя, потому что есть приоритеты политики, которые определяются на региональном и местном уровнях.

В кластере основу составляют неформальные связи. Сегодня у тебя одно число поставщиков, завтра другое. Но на выходе всегда получается понятный продукт.

— Если говорить в целом о России, то в чем ее привлекательность? Нужно ли понимать общую стратегию?

— Это хороший вопрос, и на федеральном уровне мы на него пока не ответили. Понятно, что первым в голову приходит географическое разнообразие. В нашей стране несколько климатических поясов, от субтропиков до арктического пояса, за одну поездку как будто посещаешь несколько разных стран. У нас есть разные культурные слои и события, привлекающие на международной арене. Тут важно, чтобы проектировщики на местном уровне не рассматривали это как рамку и не забывали о локальных элементах привлекательности. Иначе мы можем убить инициативу. У меня нет однозначного мнения.

Исторический район Нижнего Новгорода
Яков Филимонов / Фотобанк Лори

БАЙКАЛ



Анатолий Казакевич — директор туроператора «Байкалов», который развивается с 2007 г. Один из крупнейших туроператоров на Байкале. Известен оригинальным подходом к организации отдыха на Байкале, который может включать в себя, например, ледовый гольф.



Туризм как упаковка региона

Беседовала **Ольга Путинцева**

Самый глубокий пресноводный резервуар Земли привлекает туристов не только из России, но и со всего света. Однако священное озеро еще не делает Байкальский регион туристическим. Как преодолеть инертность и практиковать комплексный подход в туризме, рассказывает Анатолий Казакевич.

— **Вы занимаетесь развитием туризма в Байкальском регионе, однако некоторые ваши проекты, например экспедиция Байкал — Аляска, идут дальше. Почему?**
 — Четыре года назад я наткнулся на удивительные факты. Иркутская губерния 200 лет назад занимала более 70% всей территории Российской империи, от Енисея до Аляски включительно, и имела одну из крупнейших экономик после Москвы. С помощью экспедиции мы хотим популяризовать роль Иркутской губернии в истории России. Мы планируем снять фильм, и для этого нам нужно проехать по всему пути Иркутск — Якутск — Магадан — Камчатка — Благовещенск — Иркутск, а сама экспедиция — это хороший информационный повод.

Но у меня нет в планах развивать туризм в Якутске. Разве что попутно будут возникать идеи, как, например, «Путь святителя Иннокентия», которым мы уже занимаемся, или туристическое направление до Тикси, что на Лене, которая впадает в Северный Ледовитый океан. Развитие — это ведь не так, что нарисовал таблицу-план: вот, через пять лет будем делать экспедиции до Аляски.

— **А как?**

— У большинства людей фрагментарные знания о местности, где они живут. Мне нравится путешествовать, изучая при этом что-то новое. Только так можно найти какую-нибудь фишку, о которой никто не знает, и популяризовать ее так, чтобы стало интересно всем.

Туркинская черепаха — природная скульптура на озере Байкал. Валун, расположенный в районе Туркинского мыса, по форме напоминает черепаху с вытянутой шеей.



— **У вас нет ощущения, что Иркутск как-то теряется в своем промежуточном положении: окраина Сибири, но еще и не Дальний Восток?**

— Есть, и оно проявляется даже не в том, что акции авиакомпаний не затрагивают Иркутск, а на уровне правительственных программ. Есть программа Министерства по развитию Дальнего Востока; Байкальский регион туда входил изначально, и была даже целевая федеральная программа развития Байкальского региона, только денег там было прописано ровно ноль. Проходил недавно Восточный экономический форум. Туда были приглашены Иркутская область, Бурятия, Забайкальский край. Но все прошло без ощутимых результатов.

— **Почему так происходит?**

— Мне кажется, что все зависит от активности людей, никакие абстрактные факторы не определяют ситуацию. Когда-то Иркутск являлся мощнейшим логистическим центром: и транспортный узел, и центр международных отношений с Китаем, Америкой. Если сравнить с экономикой 1980–1990-х гг., то сейчас Иркутск очень сдал позиции. На мой взгляд, основная причина — это частая смена власти. Каждые два года приходит новый губернатор и сносит все старое. А когда он вот уже готов дать старт системным изменениям, приходит другой.

— **Как вы сотрудничаете с правительством?**
 — Через Агентство по туризму. Их годовой бюджет чуть меньше 10 млн руб., из них на

маркетинг региона остается порядка 2,5 млн. Это ничто. Притом что мы можем конкурировать с Норвегией и Исландией, наши объемы затрат несоизмеримы. А маркетинг является катализатором развития. Едет турист — формируется рынок, рынок увеличивается — люди едут с деньгами, под это строится инфраструктура. Инвестор видит дефицит предложения, и логично появляется инвестиция, допустим, в отель. Это как упаковка региона. В зависимости от туристической инфраструктуры приезжий человек формирует свое отношение к региону — будет он тут что-нибудь строить или нет. В Иркутской области ВРП [валовый региональный продукт] от туризма 0,7–1,2%. Видимо, политика области такова: сколько составляет ВРП, столько внимания мы будем уделять данному направлению.

— **Что бы конкретно «Байкалов» хотел от администрации?**

— Самое главное — это качественное продвижение: профессиональное видео, красивый и понятный информационный ресурс о Байкале, хорошие экспозиции на туристических выставках. Из всех экспозиций на подобных выставках я могу только Алтай как-то выделить, мы не тянем.

— **А если привлечь частные деньги?**

— Мы, конечно, привлекаем частные деньги, например для благоустройства города. Вот старейший памятник Иркутска ледокол «Ангара». Судно находится на плаву, но как музей оно не действует, а двигатель не за-

Министерство по развитию Дальнего Востока:

Туристический потенциал Байкальского региона и Дальнего Востока будет продвигаться с помощью межрегионального туристского проекта «Восточное кольцо России». Главы девяти регионов подписали соглашение о реализации проекта с Минкультуры России на Восточном экономическом форуме.

«Восточное кольцо» — туристский проект со статусом «национальный приоритетный». Он объединит регионы Дальнего Востока, Байкальского региона и страны Северо-Восточной Азии для совместного продвижения межрегионального бренда на мировом рынке. Соглашение также предполагает финансирование проектов «Восточного кольца» в рамках федеральных целевых программ Минкультуры России и Ростуризма.

БАЙКАЛ

Анатолий
Казакевич:

«Проект для инвестирования «Солнечная дорога» включает участок городской набережной с ледоколом «Ангара». Он представляет собой рекреационную территорию, объединенную цельной пешеходной и велосипедной дорожкой (ширина 4,5 м), уложенную асфальтом, без ступенек, с такой разметкой, чтобы можно было гулять всем, начиная с младенцев и заканчивая людьми пенсионного возраста. Вокруг этой дорожки формируется инфраструктура».

пускали давным-давно. Один из наших проектов в формате муниципально-частного партнерства включает в себя этот объект: около 400 кв. м площади, которые можно задействовать и наполнить музейными экспозициями, они будут работать и на коммерческие, и на культурно-просветительские цели.

— А это вообще туризм?

— Для меня туризм — это в том числе и отдых, только аудитория здесь — не те, кто купил тур, а жители и гости города. Просто это не выстроено в матрицу конкретного проекта по туризму, где есть последовательные задачи, это набор проектов, направленных на улучшение региона с точки зрения туристической привлекательности.

— На федеральном уровне вы с властью контактируете?

— Напрямую с Ростуризмом. Сейчас разрабатывается большой комплексный проект вместе с Москвой и аналитическим центром при правительстве России, называется «Великое озеро великой страны». Если все сложится, то за десять лет инфраструктура на Байкале станет современной.

— И поедет много туристов. Не осложнит ли это экологическую ситуацию на Байкале?

— Есть важное заблуждение относительно туризма: чтобы сохранить природу, нужно всех убрать, и все само наладится. Жизнь показывает, что запретительные меры не работают. Если люди хотят, они все равно приедут. Этот процесс можно только регулировать — дикий туризм переводить в организованный.

— Как туризм может помочь решить реальные проблемы с экологией?

— Реальная проблема, например, Ольхона — это отходы. Их тяжело вывозить на пароме, а очистные сооружения на Байкале не построишь. По закону о Байкале строить капитальные сооружения нигде нельзя, а очистное сооружение как раз является капитальным. То есть выгребную яму ты выкопать можешь и туалет над ней поставить, а очистное сооружение нет. У этой проблемы есть постепенное решение, оно движется законодательно. Я думаю, в конечном итоге инфраструктура появится.

— Но не быстро?

— Туризм на Ольхоне начал активно развиваться в последние лет шесть. Сейчас остров является самым популярным местом на Байкале. Сюда хотят 70–80% тех, кто планирует отдых на Байкале. Какой-ни-

будь предприниматель в соседней деревне видит, что люди приехали и собираются приезжать еще, и думает, мол, дай-ка я общественный туалет построю. Но из-за строгой сезонности туристического потока десять месяцев этот туалет будет пустовать. Окупаемость сомнительная. Нужна увеличенная загрузка, и не только в высокий сезон. В межсезонье, допустим, кино можно снимать. Этой весной вышел фильм с Безруковым [«Млечный путь»]. Сыграет он в пользу увеличения посещаемости в зимний сезон? Конечно, сыграет.

— А что такое экотуризм на практике?

— С точки зрения потребителя экологичность отдыха подразумевает максимальную близость к природе, использование экологичных материалов. С точки зрения туроперейтинга путешествие — это в первую очередь перемещение. Мы поместили в основу организации своих туров принцип экологичной логистики: строим маршрут таким образом, чтобы человек получил максимум впечатлений, проехав минимум километров. Это влияет и на кошелек, и на экологию, потому что чем больше километров ты преодолеваешь, тем больше ты тратишь топлива.



В России 2017 г. объявлен Годом экологии. В ежегодном обращении президента к Федеральному собранию Владимир Путин поручил правительству подготовить программы сбережения уникальных природных символов России, в том числе Байкала.

В Таиланде ВРП от туризма колеблется на уровне 10%, хотя нам кажется, что Таиланд — это туристическая страна. Формируя благоприятный имидж, регион привлекает дополнительные внешние инвестиции на строительство заводов по электронике, машиностроению и так далее. Такая модель работает во всем мире.





Евгений Плисецкий: «В холодных городах туристов должен ждать теплый прием»

Беседовала Ирина Лобань

Российскую часть Арктики зачастую рассматривают как территорию хозяйственного освоения. Этот приоритет закреплен и в проекте ФЗ «О развитии арктической зоны РФ». По мнению заместителя директора Института региональных исследований и городского планирования НИУ ВШЭ Евгения Плисецкого, в этом документе не хватает статей о развитии туризма в регионе. О туристическом настоящем и будущем холодных городов России Евгений Плисецкий рассказал Urban report.

— **Какие северные регионы России уже зарекомендовали себя как туристически привлекательные?**

— Если говорить о тех из них, что относятся к арктической и субарктической зоне, то это, например, Архангельская область. Она привлекает своим культурно-историческим и природным наследием: это и Соловки, и сам Архангельск, и новые направления (я имею в виду «Малые Карели»). Привлекает туристов и Мурманская область. Здесь довольно активно развивается горнолыжный спорт. Его, например, продвигает Кировск. А поселок Териберка получил известность благодаря проведенным там съемкам фильма «Левиафан». Мурманск, как и Архангельск, но в большей степени планирует и развивает арктический туризм (туры на ледоколах). Среди прочего довольно серьезно выделяется Карелия. Ее сложно отнести к региону арктического ту-

ризма, но и по поводу самого этого понятия среди ученых довольно много разногласий: неясно, что понимать под таким видом туризма.

— **А какие регионы потенциально интересны и что им нужно, чтобы развивать туризм?**

— Из регионов, активно развивающих туризм, можно отметить Ханты-Мансийский автономный округ — Югра. Он ориентирован на бизнес-туризм, событийный туризм, потому что там проходит довольно много различных культурных мероприятий, например кинофестиваль «Дух огня», чемпионат мира по биатлону. Здесь благоприятные условия для экологического и этнографического туризма. Но есть сдерживающие факторы: транспортная доступность и пока еще высокая стоимость туров. Та же история в Якутии, хотя она тоже последовательно развивается в этом направлении. В подобных регионах арктический туризм нельзя рассматривать как отрасль, которая позволит вытянуть города и отдельные муниципальные образования. Здесь скорее нужно говорить о некоей экзотичности, что-то вроде сафари-туров в Африку, туров в отдаленные уголки планеты. Архангельск и Мурманск все-таки приближены к европейской части, они ближе к потребителю, к тому же это крупные города с более развитой инфраструктурой, нежели регионы Сибири и Дальнего Востока. Но туризм для арктических регионов позволяет создать дополнительные виды экономической активности, стимулировать предпринимательскую инициативу.

— **Что вы имеете в виду?**

— Например, отдельным направлением для сырьевых регионов может стать промышленный туризм. Можно будет выезжать на нефтяные и газовые разработки. В мире это становится все более актуальным. И здесь нужно согласование с бизнесом, с работающими там компаниями.

— **На волне разговоров о развитии внутреннего туризма упомянули Чукотку. Поедут туда люди, по вашему мнению?**

— Для Чукотки если и развивать туризм, то это должны быть особые туры. И, конечно, скажем так, они будут из сегмента премиум-класса, потому что туда довольно дорогой перелет, высокие затраты на содержание гостиниц, юрт. Но к слову, если говорить откровенно — арктический туризм, а точнее его отдельные направления (как продуктовые, так и географические) являются далеко не массовыми, нишевыми видами туризма.

— **Камчатка в этом сезоне отчиталась: продано 100% туров.**

— Для Камчатки основной рынок туристов — Дальний Восток и Тихоокеанский ре-

гион. Проблема в высокой стоимости на перелеты. Европейцы туда летят, но этот туризм тоже массовым не назовешь.

— **Какие страны или регионы мира могут быть примером для наших холодных туристических краев?**

— Примерами могут быть скандинавские страны. Интересен опыт норвежского моногорода Киркенеса. Основной отраслью там была добыча руды. Но шахты закрыли, и лет 15–20 назад город оказался в довольно депрессивном состоянии. А возрождение произошло благодаря развитию, с одной стороны, научно-образовательного центра, с другой — туризма, рыбного хозяйства. Но нужно не забывать о том, что этот город находится в довольно выгодном положении и принимает немало туристов, в том числе из России. В 2014 г. при населении 3–4 тыс. человек (с окружающими поселениями где-то 10 тыс.) у них был поток 400 тыс. туристов. Если мы говорим про Ханты-Мансийский автономный округ, то там сам округ в том же 2014 г. принял 400–500 тыс. туристов. Вот масштаб.

— **В том же Киркенесе или, скажем, в Лапландии уровень сервиса намного выше, чем в России.**

— Это проблема не только для арктического региона, а для всей туристической отрасли страны, хотя работа в этом направлении ведется. К примеру, поселок Березово в Ханты-Мансийском округе можно назвать историческим уже потому, что это место ссылки князя Александра Меншикова. На одном этом факте можно было бы сделать неплохой тур. Но сдерживает, во-первых, довольно сложная логистика: туда организованы редкие авиарейсы, а летают некомфортные небольшие самолеты Як. Во-вторых, набор услуг — одна единственная гостиница с не самым высоким уровнем сервиса, а ценами на уровне Ханты-Мансийска (5–6 тыс. руб.).

— **Что туризм дает северным городам России?**

— Развитие туризма способствует развитию сопутствующих отраслей: транспорта, дорог, общественных пространств. Для регионов самое главное — четкое позиционирование, разработка конкретных и понятных туристических продуктов и маркетинговой стратегии продвижения. А вот на федеральном уровне, то есть со стороны Ростуризма, оперирующего федеральной целевой программой, должно поддерживаться развитие инфраструктуры: дорог, инженерии. Уже ведется активное субсидирование перелетов, и за последние два-три года цены снизились, но для дальних направлений они еще высокие. Этот вопрос тоже находится в компетенции федеральной власти.

Архангельская область привлекает своим культурно-историческим и природным наследием: это и Соловки, и сам Архангельск, и новые направления («Малые Карели»). Привлекает туристов и Мурманская область. Здесь довольно активно развивается горнолыжный спорт. Его, например, продвигает Кировск. А поселок Териберка получил известность благодаря проведенным там съемкам фильма «Левиафан».

Ханты-Мансийский автономный округ — Югра ориентирован на бизнес-туризм, событийный туризм, потому что там проходит довольно много различных культурных мероприятий, например кинофестиваль «Дух огня», чемпионат мира по биатлону. Здесь благоприятные условия для экологического и этнографического туризма. Но есть сдерживающие факторы: транспортная доступность и пока еще высокая стоимость туров.

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ

На вкус и цвет. Как новые виды туризма приживаются в России?

Автор: Ирина Лобань

Съесть лосиную губу, увидеть, как закалялась сталь, спуститься в заброшенные мраморные штольни, приготовить кашу из топора — истинно российских приключений для туриста наберется не на один путеводитель. Но опять же, по традиции, зачастую предлагается пойти туда — не знаю куда, принести то — не знаю что.



Леонид Гелибтерман
Президент
Международного
эногастрономического
центра, вице-президент
Федерации рестораторов
и отельеров России
В Европе действует
продуманная система
организации и управления
гастрономическим
туризмом. У нас такая
система еще даже не начала
складываться. Что касается
гастрономических туров
внутри России как таковых,
то их предложение пока
незначительно, а уровень
сервиса при их организации
часто оставляет желать
лучшего. Но самое
главное — такие туры
появились, они вызывают
интерес. Гастрономический
туризм в России еще очень
молод и неопытен, но его
блестящие перспективы
очевидны. В нашей стране
проживают более 190
народностей, и у каждой
своя уникальная культура.
Так что туристам скучать
некогда.



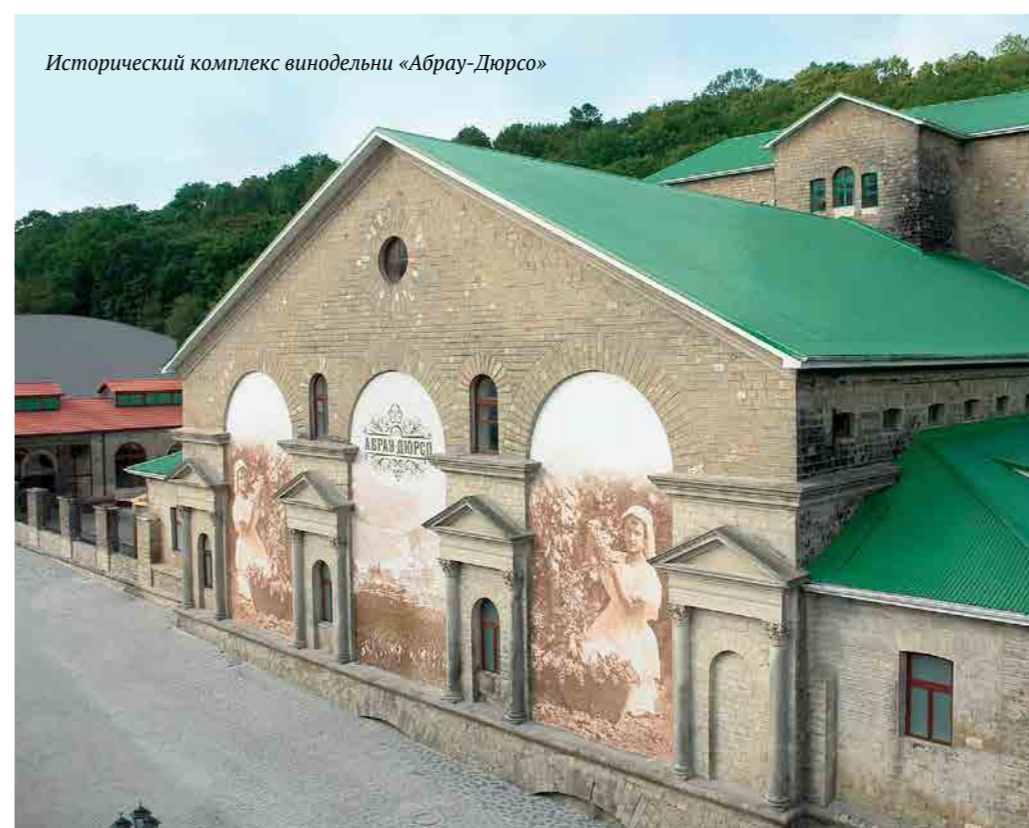
Нет информации, дорог, денег — эти проблемы стараются решать на разных уровнях: от местных энтузиастов до федеральных министров. И, говорят, турпоток благодарно растет. Но при этом просит чего-то новенького.

ГАСТРОНОМИЧЕСКИЙ ТУРИЗМ

Тувинская кровяная колбаса, дальневосточный папоротник, Кировские соленые огурцы, петербургская гречневая каша с шампанским — нескончаем список блюд, с помощью которых можно не только накормить, но и рассказать историю региона, людей, традиций. По словам президента Международного эногастрономического центра Леонида Гелибтермана, в России почти десять регионов активно позвали гостей за стол и около 15 еще, что называется, продумывают меню. В Петербурге, например, осенью 2016 г. по инициативе городского комитета по развитию туризма прошел ресторанный фестиваль. «Это возможность презентовать Петербург в качестве кулинарной столицы России и Европы, — говорит председатель комитета Андрей Мушкарев. — Разные форматы заведений, предлагающих блюда по доступной цене, помогают формировать представление о гастрономическом мире Петербурга в целом».

Как отмечает президент Федерации рестораторов и отельеров Северо-Запада Леонид Гарбар, российская кухня за рубежом представлена узко, а наших шеф-поваров там ценят лишь за продвижение той же французской или итальянской кухни. «В этом отношении нужно работать с брендами, — говорит Леонид Гарбар. — Все знают вологодское масло, валдайские баранки, тульский пряник, не все — варенье из огурцов в Суздале, желтых карасей в Белом море, печорскую семгу квашеную. В общем, нет гордости за свои продукты: грибы, ягоды, дичь. У нас стали забывать рецепты, технологии. Дичь, например, надо уметь приготовить: и губы лосиные, и котлеты из кабана».

Во Владимирской области по задумке экс-главы Суздаля, вице-президента «Ассоциации малых туристских городов» Игоря Кехтера запустили проект «Гастрономическая карта». Десять специальных туров появилось после того, как сам чиновник организовал первую из многочисленных экспедиций в районы области. Леонид Гелибтерман говорит, что очень небольшое количество российских регионов вообще осознало возможную практическую пользу от гастрономического туризма: «Привлечение туристов, несомненно, задача для местных администраций (это дополнительные средства в бюджет, развитие инфраструктуры, уровень занятости населения и многое другое). С другой стороны, это очевидные возможности развития для местного бизнеса. Так что здесь должно работать пресловутое государственно-частное партнерство».



Исторический комплекс винодельни «Абра-Дюрсо»

ЭНОТУРИЗМ

Практически неотделимый от гастротуризма, энотуризм все же имеет свои особенности. Во-первых, в России он пока активнее всего представлен в теплых регионах: Краснодарский край, ростовские винодельни, крымское побережье Черного моря. По статистике, центр винного туризма «Абра-Дюрсо» стал самой посещаемой отдельно стоящей винодельней в мире. «На данный момент мы уже достигли потолка по посещаемости и испытываем острую нехватку номерного фонда, — делится президент Русского винного дома «Абра-Дюрсо» Павел Титов. — Центр винного туризма «Абра-Дюрсо» уже перерос в полноценный курорт со всей необходимой инфраструктурой. Кроме того, за несколько лет центр поселка Абра-Дюрсо из депрессивной сельской территории преобразился в динамично развивающееся общественное пространство». Возможно, у энотуризма есть большое будущее в Тверской области (там водят экскурсии на Вельегонский винзавод и дегустируют напитки из клюквы) и в Алтайском крае, где готовят уникальное вино из облепихи.



Павел Титов

Президент Русского винного
дома «Абра-Дюрсо»

По итогам 2015 г. на экскурсию по старинным голицынским погребам приехало более 180 тыс. туристов. В 2016-м мы на себе ощутили, что направление внутреннего туризма пользуется повышенным спросом: год еще не закончился, а количество экскурсантов уже перевалило за 200 тыс. человек. Этот показатель учитывает только тех, кто приехал и купил билет на экскурсию по горным тоннелям, где выдерживается шампанское, и не учитывает гостей наших пяти ресторанов, двух отелей, гастрономической школы, арт-мастерских и посетителей центра аудиовизуального искусства «Марс».

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ



Виноградники Абрау-Дюрсо и озеро Абрау



Игорь Кехтер

Экс-глава Суздаль, вице-президент «Ассоциации малых туристский городов»

Наш проект призван объединить все районы, малые города и сельские территории Владимирской области в единый круглогодичный современный продукт, обеспечивающий равномерные и регулярные потоки туристов в регионе. Рецепт «Гастрономической карты», объединяющей целые отрасли и сферы жизни во Владимирской области, — технологии турэксперта и разработчика турпродукта плюс креатив лучших шеф-поваров региона, плюс лучшие продукты фермеров и профессиональных огородников, плюс региональные гастрономические бренды. Равно — кооперация.



АГРОТУРИЗМ

Сельский туризм считается в России молодым направлением, и активнее всего его развивают в Ленинградской области, на Алтае, в Калужской, Иркутской, Самарской областях, Республике Чувашии. Для регионов это означает и комплексное развитие села, и занятость населения, повышение уровня доходов и качества жизни. В Алтайском крае, например, по программе «Устойчивое развитие сельских территорий на 2012–2020 гг.» местным бизнесменам выделяются гранты, разрабатываются бренды. К слову, один из пилотных маршрутов края «Малое Золотое кольцо Алтая», проходя через курорт Белокуриха, в основном пролегает через деревни. «Количество предпринимателей в сфере сельского туризма у нас за последние годы увеличилось в два раза, — говорят уже в администрации Калужской области. — Такой рост в первую очередь связан с активной государственной поддержкой — предоставлением субсидий субъектам сельского туризма на развитие материально-технической базы».

ЭКОТУРИЗМ

«Современная карта российских экотроп и экомаршрутов только формируется», — рассуждает председатель комиссии экоэффективного туризма Ленинградского областного отделения Русского географического общества Антон Юшко. Он участвует в создании единственного в своем роде подземного экскурсионного маршрута в заброшенных мраморных штольнях горного парка «Рускеала» в Карелии. «Именно здесь особенно чувствуется новый тренд. Элементы экотуризма активно проникают в стандартные турпродукты, придают поездкам особый шарм, наполняют духом приключений, заставляют задумываться о природе и роли человека в судьбе территорий», — делится Антон.

Власти Крыма, где почти 200 охраняемых природных территорий, говорят, что экотуризм там приобретает массовый характер. На Алтае, в туристско-рекреационном кластере «Бирюзовая Катунь», создали первый в России крупный единый комплекс природного и экстремального туризма. Антон Юшко говорит, что экотропы должны приносить ощутимый доход. Горный парк «Рускеала», воссозданный на деньги бизнеса из техногенной свалки, в этом году побил собственный рекорд посещаемости, чему также помогли сопутствующие ему экстремальный центр и проект заводчиков хаски. По словам господина Юшко, туризм в таких местах способствует возрождению депрессивных территорий, создает рабочие места, дает местным жителям надежду.



Антон Юшко

Председатель комиссии экоэффективного туризма Ленинградского областного отделения Русского географического общества

«Горный парк «Рускеала»: горизонты развития» — мой кинопроект, будущий научно-популярный фильм. Есть вероятность, что он заинтересует не только экотуристов, но и специалистов по развитию территорий, начинающих предпринимателей в сфере туризма. В 2016 г. отмечен рекорд посещаемости парка. Более 280 тыс. туристов побывали здесь с января по ноябрь. Это невероятная цифра и динамика роста популярности, особенно если учесть, что рубеж 100 тыс. туристов был достигнут совсем недавно, в 2013-м. Сопоставимыми показателями в Республике Карелии могут помериться только Киж и Валаам. Большой финансовой господдержки проект горного парка «Рускеала» на своем старте не получил. Но юридически местные власти проекту не мешали, даже помогли в сложных случаях разобраться с соседями-горнодобытчиками. До 2013 г. у них была лицензия на разработку мрамора в непосредственной близости от горного парка «Рускеала». Но затем лицензию на законных основаниях отозвали. Вектор развития территории подтвержден властями как туристический, экоэффективный.



Горный парк Рускеала, фото Антон Юшко

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ

*Грушинский фестиваль
2016, Самара
Акинъшин Владимир /
Фотобанк Лори*



Андрей Мушкарев

*Председатель Комитета
по развитию туризма
Санкт-Петербурга*

*Не могу не поделиться
достижением моей команды,
которое однозначно
окажет огромное влияние
и даст толчок развитию
гастрономического туризма
не только в Санкт-
Петербурге, но и в России в
целом. В 2016 г. город выиграл
конкурс на право проведения
Всемирного конгресса
ассоциации шеф-
поваров в 2020 г., опередив
Лион и Сидней в финале.
Северная столица еще раз
подтвердила свой статус
культурного и делового
центра Европы, став
самым привлекательным
городом для главного
гастрономического
события мира.*

СОБЫТИЙНЫЙ ТУРИЗМ

«Рыба моя» и «Трезвая Россия» в Тольятти, «Гусиные бои» и «Праздник огурца» в Суздале, фестиваль «Ыбица» в селе Ыб в Коми, день рождения Деда Мороза в Вологодской области — тысячи характерных событий по всей России становятся брендами регионов, работают на имидж, привлекают туристов. «При организации события не бывает мелочей: название, дата, логотип и слоган, сайт, целевая аудитория, трансфер, привлекательная программа, взаимодействие с туроператорами, реализация грамотной пиар-кампании для своего события, даже туалеты, пункты питания», — перечисляет основатель национальной премии в области событийного туризма Russian Event Awards Геннадий Шаталов.

«За девять лет томский фестиваль «Праздник топора» вырос из масштаба хоккейной корочки до парка на 17 га, — делится опытом директор ассоциации «Праздник топора» Денис Лыхин. — В этом году за четыре дня нас посетили 140 тыс. человек. Это самый масштабный в России фестиваль деревянного зодчества. Толчок развитию праздника дало непосредственное участие властей в его организации». В Липецке тоже сделали ставку на событийный туризм. «Липецкие воды» были отмечены в финале премии Russian Event Awards — 2016 наравне с крупными и именитыми фестивалями. Это пример того, что не только Москва, Санкт-Петербург, Ханты-Мансийск или Приморье могут делать большие перспективные мероприятия. «Алтай, Пермский край, Татарстан, Республика Саха (Якутия), Белгородская, Кировская, Липецкая, Самарская, Свердловская, Ульяновская и Ярославская области — это регионы, которые систематизировали работу в сфере событийного туризма, подходят к ней стратегически, проводят специальные обучающие семинары, — анализирует Геннадий Шаталов. — Уверен, что в следующем году активизируется работа в данном направлении и в Иркутской области, и в других регионах Сибири».

ДЕЛОВОЙ ТУРИЗМ

Деловой туризм специалисты называют одним из основных показателей того, на каком уровне находится экономическое развитие страны. В России индустрия MICE-туризма находится в стадии активного развития. Причем бизнесмены выбирают не только самые крупные города, но и регионы-бренды: Алтай, Дальний Восток, Крым, Татарстан. Одно из важных преимуществ делового туризма — всесезонность. Одна из главных его проблем в России — уровень сервиса, гостиничная инфраструктура, готовность региона или города предоставить туристам услуги премиум-класса. «Строительство в Орле туристического многофункционального комплекса «ГРИНН» существенно повысило привлекательность региона как центра делового туризма, — говорят в администрации города. — А открытие при комплексе конгресс-центра позволило с комфортом проводить там деловые мероприятия международного масштаба».



НОВОЕ — ХОРОШО ЗАБЫТОЕ

Кажется, на волне повсеместных разговоров о развитии туризма можно к слову «туризм» подставить любое другое — и наверняка получится новое направление. Например, известные горожанам и гостям Санкт-Петербурга набережная реки Мойки, залы Екатерининского дворца и Александровский парк приобретают новый смысл, когда их объединяет туристический маршрут «По местам съемок телесериала ВВС «Война и мир». И вот уже по всей стране появляются кинотропы. Кроме того, ни один вид туризма не существует отдельно от других. Комплексный подход позволяет привлечь туристов и дать возможность развиваться большой территории. В Стратегии развития туризма в России до 2020 г. в качестве основного механизма реализации предлагается рассматривать государственно-частное партнерство (ГЧП). На практике ГЧП не всегда оказывается эффективным, но если проект грамотно продуман, инвестор надежен, а бюджетных денег достаточно, то успех обеспечен. Ведь потенциальные туристы сейчас как никогда открыты для новых предложений.

*Форум высотного
строительства
100+ Forum Russia,
Екатеринбург*



Геннадий Шаталов

*Председатель
правления ФРОС Region
PR, председатель
наблюдательного совета
Национальной ассоциации
специалистов событийного
туризма (НАСТ),
основатель национальной
премии в области
событийного туризма
Russian Event Awards*

*В Ярославской области
был успешный фестиваль
«Страна ямщика — песенный
край России». Но одно это
событие не решало многих
проблем территории,
которая обладает довольно
хорошим потенциалом в
туристической сфере. Тогда
местные власти создали
цельный бренд «Страна
ямщика» с маршрутами
и путеводителями. Он
объединил музеи и другие
тематические места.
Сейчас район занял одну
из лидирующих позиций
в туристической сфере
Ярославской области и
страны в целом. Таким
образом, одно событие
дало импульс к созданию и
развитию турпродуктов
территории. Это служит
доказательством того,
что событийный туризм
является драйвером
развития.*

АКТИВНЫЙ ТУРИЗМ. КЕЙС



Гипотеза роста. Что происходит с инвестициями в спортивные объекты?

Автор: Ольга Гришина

Наследие глобальных спортивных событий в идеале должно способствовать дальнейшему развитию туристического потенциала города и региона в целом. Современные многофункциональные комплексы, улучшение инфраструктуры за счет государственных и частных инвесторов, развитие новых комплексов вблизи городов — все это в конечном счете отражается на экономике и дает местным жителям дополнительные возможности для самореализации и заработка.

ОЛИМПИЙСКОЕ НАСЛЕДИЕ

Официально Сочи с его олимпийским наследием наиболее ярко подтверждает эту гипотезу. Городу осталась развитая гостиничная инфраструктура, в которой функционируют отели под управлением 12 ведущих мировых сетей: *Swissotel, Radisson, Hyatt, Accor, Solis, Rixos, Marriott, Pullman, Tulip Inn* и другие. Одновременно Сочи может разместить более 200 тыс. туристов. Модернизация международного аэропорта и морского порта помогла создать условия для превращения города в крупный международный центр пассажирских и круизных перевозок. Все 15 новых спортивных объектов на 183 тыс. зрительских мест активно задействованы и в постолимпийский период. В поселке Красная Поляна работают горнолыжные курорты мирового уровня — «Роза Хутор», «Газпром», «Горная Карусель». Общая протяженность трасс составляет 150 км различного уровня сложности.



Евгений Казаков
Руководитель
отдела продаж
ООО «Доппельмайр
Раши»

Для нашей компании проект Сочи был рекордным — короткие сроки реализации в довольно сложных условиях. Мы установили 35 подъемников. Сравнивая с другими курортами мира, можно смело сказать, что инвестиции были рекордными. Курорты создавались практически заново. Источники финансирования известны: «Интеррос», «Газпром», «Олимпстрой». Канатные дороги и соответствующая инфраструктура в Красной Поляне создали полноценный массовый туристический комплекс для зимы и для лета. Это однозначно оказало влияние на Сочи, поскольку город всегда был привязан к Красной Поляне, но ранее в основном летом. Сегодня только на курорт «Роза Хутор» в обычный летний день приезжают более 10 тыс. туристов из Сочи. Сроки окупаемости проектов в уже развитых комплексах могут быть короче по сравнению с теми, которые создаются заново. В России горное направление — это относительно молодой вид массового туризма, поэтому спрос будет всегда большим, как и шансы инвесторов на финансовый успех. Главное, чтобы развитие курортов шло по хорошо продуманным планам. У нас есть много примеров успешных небольших комплексов с относительно небольшими инвестициями. Есть также комплексы с уже давно сформированной инфраструктурой, как, например, Шерегеш в Кемеровской области. Горнолыжный комплекс в нем был построен в 1981 г. к Спартакиаде народов РСФСР. В начале 2000-х гг. он стал бурно развиваться как настоящий горнолыжный курорт. Сейчас его посещают не менее 1 млн человек ежегодно. И можно утверждать, что это пример того, как уже в российское время появился новый город-курорт. Есть примеры создания курортов на насыпных горках (Казань, Сорочаны). Также можно назвать закрытый комплекс «Снеж.ком» в Москве; здесь, конечно, инвестиций больше. Но если бы данный бизнес не был рентабельным, то мы бы не наблюдали стабильное развитие горно-туристических курортов во всем мире.

Сочи получил наибольший эффект от соседства с горнолыжными комплексами в Красной Поляне. Из пляжного он превратился в известный круглогодичный курорт с умеренными, по мировым меркам, ценами. Свои дивиденды от соседних и находящихся в городской черте обустроенных горных спусков получают Москва, Санкт-Петербург, малые города Московской и Ленинградской областей, Красноярск, Челябинск, Екатеринбург. Особенно, конечно, впечатляет популярность выходного дня фан-парка «Бобровый лог», который располагается между Красноярском и заповедником «Столбы». Это очень правильно спроектированный парк отдыха с хорошо оборудованным горнолыжным комплексом, отличным сервисом и разнообразными развлечениями. В такой близости от мегаполисов подобных парков в России нет. Для активного спортивного туризма города зачастую становятся хабами — узлами транспортной инфраструктуры, перевалочными пунктами. Это нужно учитывать и воспринимать как ресурс, когда туристическая популярность соседнего природного объекта значительно превышает популярность самого города. Сочи может стать туристическим хабом, если будет создан маршрут к другим горнолыжным курортам Кавказа. Эта идея обсуждается, но пока не очень активно. Олимпиада в Сочи должна была стать событийным драйвером для нового позиционирования туристического Сочи на мировой карте. Движение в намеченную Олимпиадой сторону стало заметно уже через два года: по данным портала TripAdvisor, город уже вошел в топ-20 самых привлекательных европейских туристических направлений, обогнав Москву, а «Сочи парк» — в топ-20 развлекательных парков континента.



Владислав Шулаев
Директор по продвижению
территорий
Коммуникационного
агентства АГТ



Николай Калмыков
Директор экспертно-
аналитического центра
РАНХиГС

Многие туристические объекты, создававшиеся к Олимпиаде, и ныне востребованы. Конкретным примером является олимпийская деревня, где проводятся культурно-массовые мероприятия. Вместе с тем горнолыжный кластер помогает развиваться ближайшим территориям не только в горах, но и у побережья, а также обеспечивает некоторое количество постоянных рабочих мест не только в летний период, но и в большем количестве зимой. Часть местного населения теперь может летом работать у моря, а зимой — в горах. Привлечение инвестиций — это очень важная задача, но вовсе не чиновников. Они обязаны создавать комфортные условия для инвестиций, а инициаторами и драйверами бизнеса должны быть сами бизнесмены.

Однако далеко не все эксперты разделяют радужное сочинское настроение. Есть те, кто утверждает, что олимпийские объекты загружены лишь на 40%, бизнес не заинтересован в кооперации с местными жителями, а про концептуальные, ответственные, стратегические решения речи вообще не идет.

АКТИВНЫЙ ТУРИЗМ. КЕЙС



Наталья Дронова
Основатель и исполнительный директор Международного центра ответственного туризма в РФ и СНГ

Самая главная проблема в нашей стране — это временщики. Никто не думает, что будет с курортами завтра, и при строительстве объектов в уникальных природных зонах даже не учитываются антропогенные нагрузки. Первое, что должно происходить вокруг спорта, — это некая консолидация и сплочение общества. Важно, чтобы местные жители чувствовали себя частью системы и работали в индустрии гостеприимства не только потому, что больше негде, но и потому, что им это нравится. Понятно, что гостиничным цепочкам многие вещи выгодно сделать по упрощенной схеме. Они не привлекают местных жителей и не покупают у них продукты для тех же ресторанов. Хотя именно это увеличивает доход населения и делает их заинтересованными в развитии курорта. Не нужно больших денег, чтобы вовлечь сообщества, просто необходимо по-другому расставить акценты. Горящие глаза сотрудников позволят многих туристов-потребителей перевести в разряд союзников и включить эффект сарафанного радио. Если рассматривать Сочи, то здесь упущены многие механизмы в структуре продаж и управления, не говоря уже о ходе самой застройки. Нет комплексной оценки развития территории, даже не учитываются сейсмологические условия. Полностью отсутствует межведомственный подход, нет реальных экспертных советов при формировании спортивных объектов. Совершенно не раскрыта история с ответственным туризмом. На Западе, например, активный туризм неразрывно связан именно с ответственностью. На всех туристических выставках есть блок Active & Responsible Tourism. У нас нет. С точки зрения привлечения внешних туристов это на 200% перспективный мировой тренд — гости могут поучаствовать в проектах преобразования среды. Responsible Tourism выделяется в особую нишу, для которой формируется специальное маркетинговое предложение. Эта перспектива несет в себе позитивный образ страны — России с человеческим лицом. Нам всем важно соприкоснуться с настоящим. Спортивные объекты не дают этого ощущения, но позволяют привлечь большое количество туристов и познакомить их с регионом. Пока в Сочи не делается ничего, чтобы удержать туристов. Однако стоит отметить, что тренд на круглогодичный отдых начала учитывать, например, «Роза Хутор». Горнолыжных курортов, доступных летом для катания, не много: это курорты-многотысячники с ледником на вершине. В Красной Поляне кататься летом нельзя, но построенные объекты с конференц-залами и большим количеством номеров вне сезона привлекают туристов MICE-направления [область индустрии делового туризма, связанная с организацией и проведением различных корпоративных мероприятий]. На нашем рынке уже перебор с развлекательными предложениями, есть существенный запрос на что-то более серьезное.

Пресс-служба министерства курортов, туризма и олимпийского наследия Краснодарского края

По поручению губернатора министерство курортов, туризма и олимпийского наследия начало подготовку Концепции развития санаторно-курортного и туристского комплекса Краснодарского края. Работу должны завершить к началу летнего сезона 2017 г. Кроме того, для еще более динамичного развития мы решаем проблемы, связанные с недостаточно развитой инфраструктурой. Есть инвесторы, готовые вкладывать деньги и строить новые отели, объекты туризма и развлечений, но строительство инженерных сетей им не по силам. В условиях бюджетных ограничений мы активно вовлекаем бизнес в проекты по принципу государственно-частного и муниципально-частного партнерства. В рамках федеральной целевой программы в Краснодарском крае создан туристско-рекреационный кластер «Абрау-Утриш» и начата реконструкция магистрального водовода от автодороги Новоросийск — Керченский пролив до Южного проспекта в селе Витязево (город-курорт Анапа). Кроме того, ведется строительство напорного канализационного коллектора на Пионерском проспекте и водовода в Анапе. Также планируется направить значительные силы на распространение информации о курортах Краснодарского края в Интернете и создание туристического портала, который станет мобильным путеводителем и справочником на отдыхе.



Санно-бобслейная трасса Санки (Sanki) Сочи, Россия, горнолыжный курорт Роза Хутор
Игорь Долгов / Фотобанк Лори

НАСЛЕДИЕ В ПЕРСПЕКТИВЕ

Стоит признать, что глобальные спортивные инвестиции обойдут стороной большую часть российских городов. Но эксперты советуют все же не отказываться от этого направления в привлечении туристов и постараться найти свою нишу. Следом за Сочи осваивать спортивное наследие предстоит Красноярску. Универсиада, которая там пройдет, конечно, не настолько популярное в мире соревнование, каким оно кажется в России. По заверению пресс-службы XXIX Всемирной зимней универсиады 2019 г., город уже начал серьезно преображаться.



Максим Уразов
Генеральный директор АНО «Исполнительная дирекция XXIX Всемирной зимней универсиады 2019 г. в Красноярске»

Всего к студенческим играм 2019 г. в Красноярске будет построено и реконструировано 34 объекта спортивной, транспортной и медицинской инфраструктуры. Кроме того, в аэропорту появится новый аэровокзальный комплекс, шесть телетрапов и транспортная развязка. Также будет сделано освещение гостевой трассы и реконструирована развязка на федеральной трассе, пройдет строительство надземного и двух мостовых пешеходных переходов, будут установлены шумозащитные экраны в поселке, через который проходит дорога в аэропорт. Кроме того, возле нового спортивного объекта «Платинум Арена» на месте бывшей промышленной зоны появится новый жилой микрорайон «Тихие зори» с развитой транспортной инфраструктурой, комплексным благоустройством и объектами социально-культурного и общественно-делового назначения. Будет реализован проект по береговому укреплению набережной реки Енисей в районе арены и обустроена современная набережная. Большинство спортивных объектов, строящихся к играм, спроектированы как многофункциональные — это комплексы «Платинум Арена», «Академия зимних видов спорта», «Академия биатлона» и «Арена. Север». Таким образом, у города появятся и новые площадки для проведения крупных культурных мероприятий. К строительству и подготовке объектов активно привлекаются частные инвесторы. Например, строительство «Платинум Арены» полностью финансирует компания «Русская Платина», финансирование строительства дополнительного спортивно-тренировочного блока и подготовки к играм фан-парка «Бобровый лог» ведет компания «Норникель» — инвестор фан-парка и генеральный партнер зимней универсиады — 2019.

Если мы говорим о том, где может собираться народ, то стоит упомянуть, например, «тусовочные» виды спорта, которые сейчас в тренде у молодежи: байк, марафоны и прочее. Модные соревнования в основном собирают тусовку уже вовлеченных людей, и не стоит рассчитывать на новых посетителей. Но можно получать свой стандартный доход благодаря хорошей заполняемости, если создать сервис, который поможет максимально приблизить аудиторию к спортивному событию и сделать ее локальной. Каждый регион, выделяя эти «модные истории», может создавать очаги. Нашли никем не занятую нишу, инвестировали в площадку и сделали событие крутого уровня, чтобы пошел слух и сработало сарафанное радио. Дальше привязываете объект. Иначе говоря, гостиницы и вся основная инфраструктура должны находиться очень близко от этого места. Нужно внимательно следить за ценами, потому что сейчас стратегия «охота на туриста» уже не работает. 200–300% накрутки — это перебор. Продавцам кажется, что люди все равно покупают, но они просто не считают, сколько не купили, и в результате не получают максимум. Есть еще одна ниша — это неклассический спорт. Существуют виды спорта, тесно связанные с регионом. Например, в Казахстане и Татарстане есть свои виды борьбы. Можно занимать неклассические ниши и «столбить» за собой территорию. Но тогда, помимо спортивного соревнования, нужно четко демонстрировать сервисную составляющую, чтобы турист мог планировать свои расходы. Как только я понимаю вилку расходов, я начинаю размышлять, поехать или нет. Это то, чем регионы и города должны заниматься на уровне маркетинговых коммуникаций: объяснять туристу, каков размер среднего чека во время его пребывания на месте. Это делается с помощью различных исследований, пусть даже ангажированных. Потом с помощью пиар-инструментов информация тиражируется. Но наши госорганы большое внимание уделяют важности самого региона, а не его ценности для человека. Любая достопримечательность — это зрелище. Рынок зрелищ сегодня очень насыщен, и я должен понять, в чем ценность этого места для меня, и решить, тратить на это деньги или нет. На государственном уровне сейчас самое важное — демонстрация заинтересованности региона в туристе. Это можно сделать, показывая потребительскую ценность, и этому надо учиться.



Демьян Сидоренко
Спортивный продюсер, эксперт по вопросам стратегического планирования спортивных событий, ведущий преподаватель Олимпийского университета, Российской академии народного хозяйства (РАНХиГС) при Президенте РФ

Чтобы гипотеза роста эффективно работала в российской спортивной индустрии, учиться придется всем: и менеджерам, управляющим объектами, и главам регионов, отвечающим за стратегии развития, и бизнесменам, и туроператорам, и самим местным жителям.

ГЕОКУЛЬТУРА И ГОРОДА

Новые Вавилоны

Как выгодно использовать экстремальные географические особенности городов?

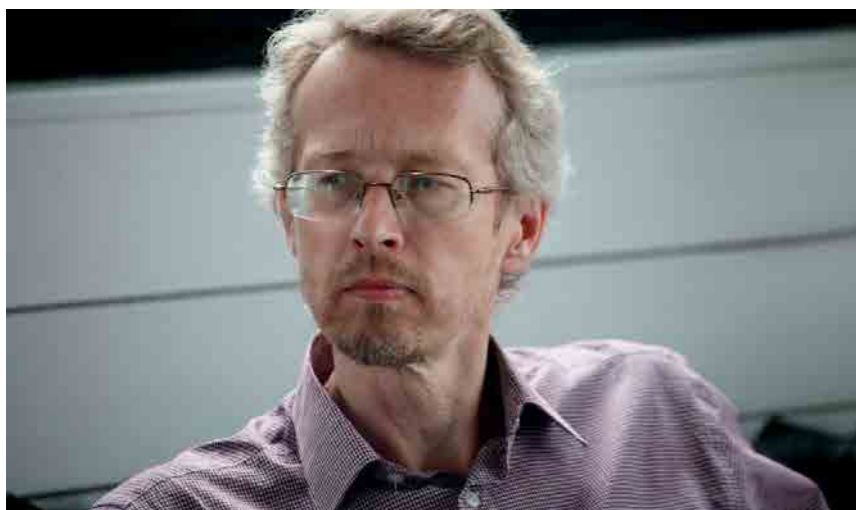
Такой вопрос стоял перед экспертами

II Международного форума пространственного развития, который прошел в Санкт-

Петербурге в конце сентября. Главный научный сотрудник Высшей школы урбанистики имени

А. А. Высоковского Дмитрий Замятин в

интервью Urban report рассказал о том, как города могут использовать потенциал своих территорий для позитивных трансформаций, какие регионы нуждаются в поддержке и какое будущее скрывается за понятием «постгород».



Беседовала
Алиса Матвеева

— Какие бы вы рекомендовали предпринять шаги, когда речь заходит о создании туристически привлекательного города?

— В разговоре с представителями власти я в первую очередь говорю не о брендинге территории, а о понятии геокультуры, о геокультурном брендинге. Подразумевается, что каждая территория имеет основания для развития собственного бренда, в том числе туристического. Это связано с историко-культурным наследием, которое обеспечивает любому городу уникальный капитал, геокультурный потенциал. В каком бы географически невыгодном месте ни находился город, все равно у него есть история и некий символический геокультурный ресурс. Кроме того, я использую понятие геокультурного инжиниринга, которое предполагает оценивание того, насколько эффективно задействован геокультурный потенциал территорий, исходя из его ланд-

шафтных и природных ценностей, мифов и оригинальных образов. В дальнейшем их можно преобразовывать и трансформировать. Поэтому, когда удаётся встретиться с чиновниками и мэрами, я как ученый и исследователь прошу их запомнить слово «геокультура».

— Если говорить более конкретно, как и для чего город может использовать свои геокультурные характеристики?

— Есть местные сообщества, сегментированные по разным характеристикам: социальным, демографическим, профессиональным и другим. В любом городе, даже самом маленьком, есть несколько взаимодействующих друг с другом сообществ: они умеют конфликтовать или доминировать. Происходит борьба, согласования; власть, конечно, во многом влияет на эти процессы. В то же время нужно привлекать туристов, инвестиции, внимание к себе, то есть, грубо говоря, накапливать свой личный капитал. Как это происходит? В первую очередь согласовывается внутренняя стратегия поведения, правила игры, создается поле взаимных интересов разных сообществ внутри места, территории, города. Естественно, это не закрытая система, происходит постоянный переток. Я считаю, что команды, которые занимаются, например, брендингом территории, должны быть смешанными. Не может быть такого, чтобы пришел суперпрофессионал и сказал: «Вот вам стратегия и бренд — работайте». Хорошо не получается. Или, наоборот, за дело берутся местные жители, которые считают, что все знают о городе — однако тоже получается не очень хорошо. Поэтому всегда должны быть смешанные команды, тогда есть шанс, что что-то удастся и город получит инерцию поступательного расширения. Такая территория становится источником влиятельных и интересных образов, «выстрелов». Конечно, многое зависит от материальных ресурсов, но я люблю повторять простую фразу из мультфильма «Трое из Простоквашино»: «У нас не денег не хватает, у нас ума не хватает». Это вопрос социокультурных согласований интересов. После этого уже можно говорить о разработке стратегии как внутри, так и вовне.

— Стоит ли развивать туристический потенциал дальних регионов нашей страны?

— Каждый экзотический регион обладает своим великолепным наследием, соответственно, хорошим геокультурным потенциалом. В основном здесь можно развивать экстремальный, этнографический туризм, связанный с охотой, рыбалкой. Все это предназначено для очень узкого сегмента туристов, но тем не менее привлекательно. В последние три года я активно зани-

маюсь арктическими регионами по проекту Российского научного фонда, связанного с созданием лаборатории комплексных геокультурных исследований Арктики. Сама лаборатория расположена в Якутске в Арктическом государственном институте культуры и искусств. Как научный руководитель я постоянно там бываю и участвую в разных экспедициях в отдаленные регионы. Недавно больше месяца был на Чукотке. Это экзотика, это общение с коренными народами. Там бывают иностранные туристы, ученые, просто путешественники. Но, во-первых, на такие путешествия нужны большие средства, а во-вторых, существует проблема транспортных коммуникаций. Из-за отсутствия должной инфраструктуры туда сложно прийти внешнему бизнесу, трудно развиваться и местного населения. Я был на крайнем северо-востоке Чукотки, куда летает всего один вертолет три раза в месяц! Это огромная проблема. Кроме того, вдоль побережья Чукотки ходит только один пассажирский корабль 1982 г. постройки, тогда как для обеспечения нормального сообщения там нужно иметь как минимум два современных пассажирских лайнера. Я считаю, что развитие возможно, но есть некая инерция власти и местных сообществ. Те люди, с которыми я общался (коренные чукчи и эскимосы, приморские жители, морские охотники), готовы создавать бизнес, хотя это сложно и связано не только с суровыми погодными условиями, но и с местными реалиями.

— Если размышлять глобально, какое будущее, на ваш взгляд, ждет наши города? Какое их количество вообще будет нужно для жизни?

— Я обычно говорю о понятии постгорода. Меняется тип общения, условия жизни. Вполне возможно, что город, как мы его

представляем, сейчас как раз распадается. Все говорят «город», но на самом деле представляют себе очень разные его образы. Плюс и самого города уже не существует, лишь фрагменты неких прошлых реалий, нашего наследия и представления о том, что есть классический город. На мой взгляд, конечно, все должно сильно измениться. Как Вавилон: его нет, а имя и образ остались. Или масса таких городов, как Пальмира. Есть некие символы города как такового, а его самого нет.

В каком бы географически невыгодном месте ни находился город, все равно у него есть история и некий символический геокультурный ресурс.

Через 20–30 лет будут и другие системы расселения, неклассические, и, конечно некоторые ныне вполне процветающие города, а также моногорода (в российской терминологии) будут законсервированы либо просто закроются, превратившись в некие подвижные системы для жизни, связанные с туристическими проектами или с проектами временного выезда человека на охоту, рыбалку и тому подобное. То есть станут своего рода базами сегментированного расселения. Плюс, учитывая, что человек в целом становится неким постномадом, траектория жизни людей не будет связана с одним городом, скорее речь пойдет о подвижных системах расселения. Город начинает коммуникативно размазываться, появляются сопостранства, а они всегда конкретны и локальны. Поэтому постгород — это локальная сопостранственность. Появятся и другие системы управления, другие акторные сети и акценты, связанные не с материальными вещами, а скорее с взаимодействием с какими-то мобильными сообществами, их образами, символами и ценностями.

Человек становится неким постномадом, траектория жизни людей не будет связана с одним городом, скорее речь пойдет о подвижных системах расселения.

г. Анадырь, административный центр Чукотского АО



ИССЛЕДОВАНИЕ

Как использовать потенциал промышленного туризма для развития региона?

Высокая конкуренция в туристической отрасли подталкивает города и регионы к выходу за рамки традиционных форм туризма, к диверсификации предложения, поиску новых групп потребителей.



Центр современного искусства «Винзавод» на территории бывшего винного комбината «Московская бавария», Москва

Авторы:

магистр программы «Экономика впечатлений» НИУ ВШЭ — Санкт-Петербург
С. А. Жигалина

доцент департамента менеджмента Санкт-Петербургской школы экономики и менеджмента НИУ ВШЭ — Санкт-Петербург
К. А. Кузьмина

Исследование в рамках магистерской диссертации С. А. Жигалиной «Стратегия формирования промышленного туризма в Санкт-Петербурге» (НИУ ВШЭ — Санкт-Петербург, 2016)

ЧЕМ УДИВЛЯТЬ?

Промышленный туризм, не являясь новым направлением в туристической отрасли, имеет на данный момент все шансы не только стать составляющей туристического предложения, но и развивать бренд территории и повышать ее конкурентоспособность. Это связано с тем, что представление о территории формируется также благодаря предприятиям с богатой историей, которые выпускают брендовый продукт (в особенности связанный с историей города) и где есть интересный процесс производства. В мировой практике промышленного туризма наиболее широко представлены такие отрасли, как автомобилестроение, пищевая промышленность, а также создание игрушек. Автомобильные заводы совмещают экскурсии с приобретением автомобиля, когда потребитель, прежде чем оформить заказ, может ознакомиться с производственным

процессом и увидеть каждую стадию создания машины. Производители игрушек разрабатывают специальные игровые зоны, в которых посетители экскурсий могут опробовать игрушки. Популярность производственного туризма подтверждается и статистическими данными о посещаемости отдельных производственных площадок. Во Франции к 2007 г. туристов принимали 1700 компаний. Наибольшее количество приняла приливная электростанция в Рансе (ежегодно 300 тыс. туристов). В Англии шоколадную фабрику «Кэдбери» посещают 400 тыс. человек в год. В Германии завод BMW в Вольфсбурге — более 260 тыс. туристов в год. Исследователи Европейского центра экономики впечатлений объясняют стремление создавать производственные экскурсии не желанием получить дополнительную прибыль, а стремлением сделать свой продукт

В Западной Европе промышленный туризм особенно развит среди моногородов, для которых характерен ограниченный выбор достопримечательностей, но есть предприятия, обладающие богатой историей, известным брендом или интересной технологией производства продукта.

Промышленный туризм предполагает использовать в качестве культурного объекта промышленное пространство, которое ранее или в настоящий момент производит те или иные продукты. Этот факт отличает его от индустриального туризма, связанного с посещением промышленных пространств, реконструированных для культурных, образовательных целей. Например, бывший завод «Красный Октябрь», ставший новым креативным кластером, который используют и современные компании.

более понятным и близким потребителю, а саму компанию более прозрачной и открытой. Крупные организации используют производственный туризм также для поддержания своего имиджа и формирования общественного мнения о продукте, тогда как для более маленьких компаний такие экскурсии являются способом стимулирования сбыта. Сейчас промышленный туризм развивается не только в моногородах, но и в крупных мегаполисах как комплементарная составляющая туристического предложения, способная его диверсифицировать.

ТРИ ПРИЧИНЫ

Первым стимулом для развития туристической деятельности промышленного предприятия является коммуникация с потребителем. Создание такого предложения, как экскурсия по производству, становится частью маркетинговой политики предприятия

Это некое «дополнительное впечатление», которое реализует компания. Труд, вкладываемый в производственную экскурсию, направлен на повышение лояльности потребителей и стимулирование сбыта продукции. В этом случае необходимо рассматривать экскурсии как один из видов промоакции компании, который призван продемонстрировать производственный процесс в виде, например, дегустации, дня открытых дверей или экскурсии по производству. Второй стимул развития промышленного туризма касается взаимодействия компаний и потенциальных работников. В этом случае создание экскурсий может быть соотнесено с кадровой политикой организации. Предприятие демонстрирует потенциальным работникам свои производственные мощности и декларирует требования, которые оно предъявляет к сотрудникам. Это формирует базу для дальнейшего пополнения кадрового резерва.

Анализ 275 отзывов туристов (ресурсы TripAdvisor, LittleOne) показал, что обсуждаются и оцениваются преимущественно два вида экскурсий: индивидуальные (наибольшим спросом пользуются экскурсии на киностудию «Ленфильм» и часовой завод «Ракета», что обусловлено возможностью их посещения индивидуально) и в составе школьных групп или семей с детьми. Развитие промышленного туризма в Санкт-Петербурге может быть ориентировано на предприятия, которые готовы к сотрудничеству и имеют богатую историю или интересную технологию производства.

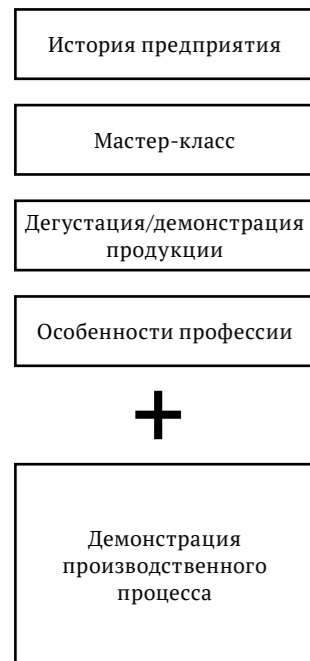
ИССЛЕДОВАНИЕ



Лофт-проект «Этажи» в здании бывшего Смольницкого хлебозавода, Санкт-Петербург

Если есть мотивация, то туристическими объектами могут становиться банки, суды, школы и вузы, региональные и городские администрации, логистические центры, библиотеки, вокзалы и аэропорты, тюрьмы и полицейские участки, издательства, театры и многое другое.

Структура продукта промышленного туризма на предприятиях Санкт-Петербурга.



Третий формат взаимодействия касается рабочих и деловых отношений и предполагает организацию экскурсий в рамках деловой программы конференций или для своих партнеров, чтобы ознакомить их с производственным процессом. Посетителями таких экскурсий являются профессионалы из той же или смежных отраслей. Поэтому данную практику нельзя рассматривать как туризм в чистом виде. Несмотря на развитие промышленного туризма, его потенциал для брендинга города еще далеко не исчерпан. Взаимодействие брендов и предприятия дает новые возможности для привлечения туристов и позиционирования города.

Особенности развития промышленного туризма в Санкт-Петербурге
 Санкт-Петербург всемирно известен как город культурного туризма, что обусловлено его историческим и культурным наследием (хотя оно, по оценкам исследователей, используется не полностью). Однако если принимать в расчет историческую траекторию развития, то производство во многом определило развитие не только самого города, но и всей страны.

В рамках исследования, проведенного в 2015–2016 гг. (магистерская диссертация «Стратегия формирования промышленного туризма в Санкт-Петербурге», НИУ ВШЭ — Санкт-Петербург), выявлены основные стейкхолдеры промышленного туризма в Санкт-Петербурге: российские и транснациональные производственные предприятия и туристические компании, выступающие в качестве посредника. На основе фокусированных интервью с представителями компаний проанализированы ожидания и эффекты от туристической деятельности. Всего проведено 16 интервью: с российскими компаниями (ЗАО «Аист», АО «Кондитерское объединение «Любимый край», ООО «Петрохолод», ОАО «Императорский фарфоровый завод», ООО «НОРД-ПЛАСТ», Кондитерская фабрика имени К. Самойловой, мастерская «Валенок»); с посредниками (туроператорами «Странник», «Авантаж-Тур», ООО МТК «Санкт-Петербургский спутник», ООО «Промир», Центр развития карьеры НИУ ВШЭ — Санкт-Петербург); с транснациональными компаниями (ООО «Пивоваренная компания «Балтика», ООО «Фацер», «Danone Россия», ООО «Хендэ Мотор СНГ»).

Выяснилось, что российские промышленные предприятия осуществляют поиск потребителя и контакт с ним самостоятельно или с помощью посредников, в качестве которых выступают туристические компании и организации, занимающиеся профориентацией. Транснациональные компании не привлекают к взаимодействию с потребителем третьи стороны. В ходе анализа была выявлена еще одна группа посредников, которая также вовлечена во взаимодействие в сфере промышленного туризма, — Торгово-промышленная палата Санкт-Петербурга. В рамках культурной программы мероприятий Торгово-промышленная палата организует для делегатов экскурсии на промышленные предприятия, которые участвуют в работе деловых секций. Это преследует сразу две цели: знакомство с историческим промышленным наследием и демонстрация производственных мощностей и возможностей.

КАК УДИВЛЯТЬ?

Наибольшей популярностью пользуются производственные предприятия пищевой сферы. Это можно объяснить тем, что данный продукт ближе потребителю, которому, естественно, интересно выяснить, каким образом он производится. Инициатором взаимодействия между различными группами в сфере промышленного туризма всегда выступает само предприятие, так как изначально именно оно формирует предпосылки для появления продукта такого туризма. Подавляющее большинство подобных предложений в Санкт-Петербурге основано на демонстрации производственного процесса. Проведенные интервью показали, что к промышленному туризму относятся только те экскурсии, которые демонстрируют полный или частичный производственный процесс и имеют интерактивную или информативную составляющую.

На предприятии инициатором и организатором экскурсий выступает либо отдел маркетинга, либо отдел по управлению персоналом — в зависимости от того, какой результат планирует получить предприятие. Особенностью производственных экскурсий является обязательный инструктаж по безопасности, так как большинство предприятий показывают туристам действующее производство, поэтому безопасность посетителей, самого производства и продукта — важные этапы организации. Обеспечение безопасности туристов является своего рода барьером, так как ограничивает пропускную способность и сокращает количество проводимых экскурсий. Еще одним барьером является обеспечение безопасности самой продукции. В ответах респондентов встречается описание случаев, когда продукция была перенаправлена в брак из-за нарушения норм при посещении туристами производственного участка. Таким образом, организация таких экскурсий может иметь и финансовые риски для предприятий. Выделяют два типа промышленных предприятий в зависимости от периодичности проведения экскурсий. Первый тип организует их на постоянной основе (с ограниченным количеством дней и публикацией в открытых источниках). Другой тип — по запросу со стороны групп напрямую и/или через посредников. Ограничения нужны для того, чтобы не мешать эффективной производственной деятельности и обеспечить безопасность при разработке нового продукта, потому что высока вероятность, что под видом туриста на экскурсию пройдет шпион из конкурирующего предприятия. Чтобы предотвратить эти риски, компании во время работы над новым продуктом ограничивают возможность посещения своих производственных пространств.



Кого удивить?

В ходе исследования выделено четыре группы целевой аудитории, которые промышленные предприятия стараются привлечь:

- **учащиеся школ и университетов Санкт-Петербурга и Ленинградской области.** Компании получают возможность привлечь будущих потенциальных работников предприятия;
- **туристы.** Предприятия сотрудничают с туристическими компаниями, которые при составлении программы пребывания туриста могут включить в нее посещение промышленного предприятия;
- **потребители продукции.** Подобные акции преимущественно используют транснациональные компании, желающие таким образом показать свою открытость и прозрачность для потребителя, а он может прийти и посмотреть, как работает компания;
- **СМИ.** Данная группа целевой аудитории может быть задействована для освещения работы предприятия и создания публикаций, которые поддерживают имидж компании.

Данная характеристика целевых групп не включает в себя деловых партнеров и проверяющие органы, которым компании предоставляют информацию об экскурсиях в рамках отчетов по социальной ответственности и о проверке на соответствие нормам системы менеджмента качества.

Мастерские Императорского фарфорового завода в Санкт-Петербурге
 Лиляна Виноградова / Фотобанк Лори

ТАЙМ-ПЛАН

Алексей Новиков. Свой среди туристов, турист среди своих

Беседовала Ирина Лобань

На II Международном форуме пространственного развития, который прошел в Санкт-Петербурге этой осенью, жителям России предложили поменять свои города. Что это значит для каждого отдельного населенного пункта, покажет время. А пока один из участников форума декан Высшей школы урбанистики имени А. А. Высоковского НИИ ВШЭ и президент компании Habidatum Алексей Новиков рассказал Urban report, как переделать улицы и изменить себя, если надоело гулять по родному городу среди туристов.



— Раз мы встретились в Петербурге, то и начну с него. Местные жители зачастую планируют отдых, учитывая время туристического сезона. Например, считается, что в Эрмитаж удобнее идти зимой, а в Летнем саду гулять вечером. Как создать такую городскую среду, которая была бы удобна и для местного населения, и для туристов?

— Совсем недавно я как раз размышлял на эту тему. Мы с компанией Habidatum, которую я представляю, делали проект по Барселоне. Ее жители были взволнованы тем, что в их городе практически круглый год огромное количество туристов. Это переполненные общественные пространства и колоссальная нагрузка на инфраструктуру. Надо было понять, кто эти люди, откуда они приехали, с какими целями и интересами, как надолго. Мы проанализировали большое количество данных по обсуждаемым темам в Twitter, Facebook. Оказалось, что люди в основном пребывают в очень незначительном количестве мест, известных по разным гидам. Я уверен, что в Петербурге, например, все ходят по Невскому проспекту, вокруг Эрмитажа. Может, посещают еще пару-тройку интересных мест. А всю остальную роскошную среду не «потребляют» и не видят. То же самое в Барселоне. Оказывается, туристов там вовсе не так много, они вообще не знакомятся со всем пространством города, а посещают только отдельные объекты.

— То есть нужно активнее знакомить их с удаленными от центра достопримечательностями? — Главным элементом Генплана и мастер-плана города должен быть тайм-план. И мы поняли: для туристов нужен совершенно другой присутственный график мест. Во-первых, значительное количество гостей города могли бы ходить по музеям и другим закрытым пространствам вечером, когда местные жители отдыхают. Во-вторых, туристам нужно представить Барселону «в других пятнах». В центре города есть огромный природный парк. Однако никто не знает ни про этот парк, ни про замечательные районы, которые возникли после редевелопмента в округе 22@Barcelona. Основная мысль — раздвинуть присутственные часы мест, особенно тех, которые интересуют туристов. И, возможно, изменить часы работы офисов и использовать их первые этажи как общественные пространства.

— Главный штаб, в котором мы с вами находимся, как раз показывает, что уже готов к изменениям. Общественные, культурные, музыкальные мероприятия в этом корпусе Эрмитажа уже норма.

— Есть такой нью-йоркский архитектор Элизабет Диллер (Elizabeth Diller), которая недавно выиграла конкурс на проект для парка «Зарядье» в Москве, она же автор парка Хай-Лайн (High Line).

Она как раз говорит, что первые этажи музеев обязательно нужно открывать для публики: лучшее, что можно сделать с музеями, это «сломать» их стены. Но это должны быть не только музеи, но и коммерческая недвижимость. Там люди работают, условно говоря, до семи вечера, а после семи пространство могло бы превращаться в лекторий, или в галерею, или в рынок — во что угодно.

— Как этого добиться?

— Мы придумали систему таймшеринга. В крупных городах нужно выявить такие места, где эта система будет экономически обоснована. Очень часто бывает, что есть интересное, активное место, но там растет аренда коммерческих площадей. Она растет до тех пор, пока предприятия малого и среднего бизнеса, отвечающие за развлекательную инфраструктуру, больше не могут за нее платить. Это место становится дорогим и бестолковым: там просто офис, пара-тройка ресторанов. Но невозможно подстроить это все под стиль жизни людей, которые могли бы остаться на работе, отвести ребенка в детский сад, отдать его в кружок, пойти на какой-нибудь концерт, который в их же холле устраивается, или в лекторий. Так или иначе, таймшеринг делает возможным более гибкое планирование, позволяет скоординировать туристов и местных жителей и где-то развести, а где-то, например на интересном мероприятии, свести их. Благодаря этому в самых посещаемых местах может побывать больше народу, и при этом не будет ощущения скученности.

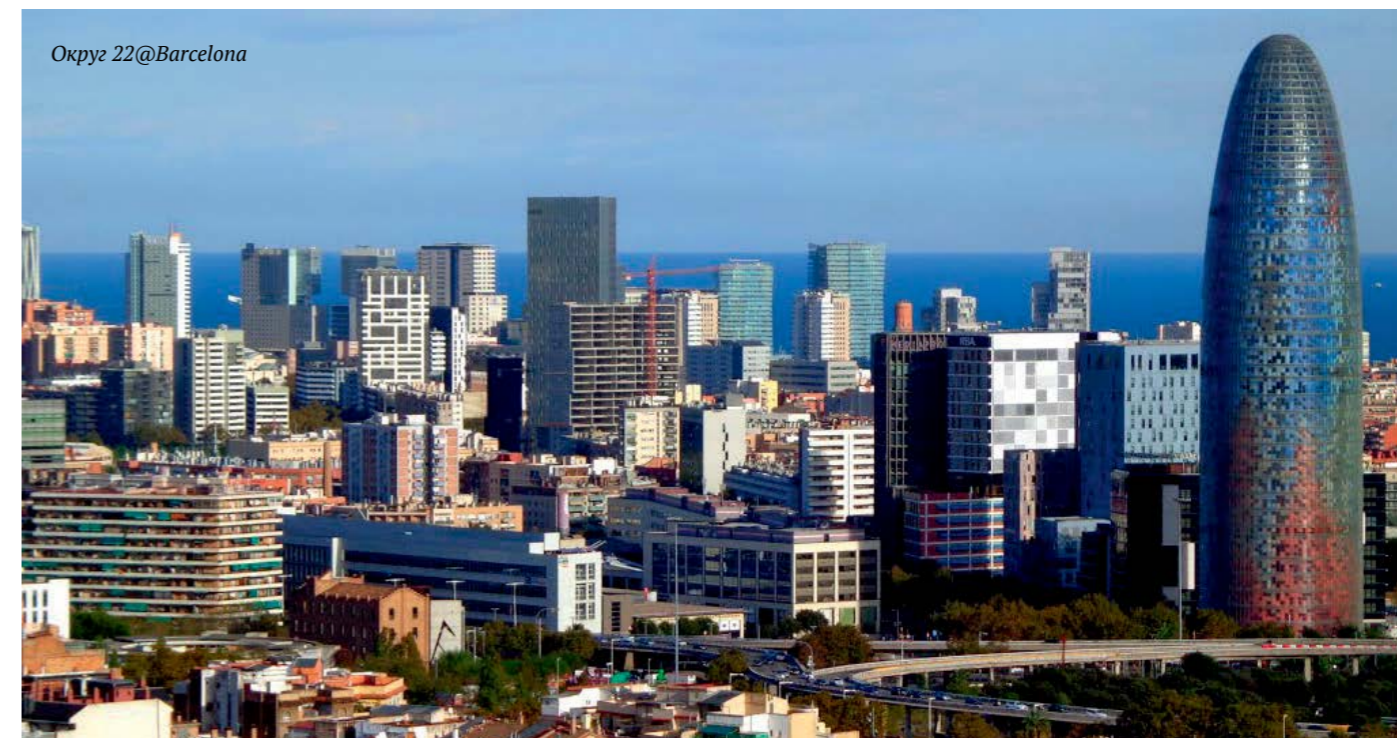
— Что еще можно предпринять?

— Мы сейчас придумываем целую сеть продуктов, которые позволяют совместить приобрете-

ние товара и услуги по перевозке. К примеру, если вы едете против трафика в не ключевое с точки зрения потребления место, то вы можете там получить услугу или продукт дешевле. Мне кажется, город ближайшего будущего будет выстроен именно на этом. Уже имеются Uber, GetTaxi, а это следующий этап: применяется тайм-менеджмент, разводятся активности, создаются диверсифицированные места.

— Как в этом может помочь адвокативное планирование, которое вы курируете в Высшей школе урбанистики?

— Я считаю, что вообще все городское планирование должно быть адвокативным. Идея родилась у американца Пола Давидовфа (Paul Davidoff) в 1960-е гг. Он заметил, что этнические меньшинства и бедные люди не представлены в генеральных планах, и создал целую плеяду адвокативных планировщиков в США. Они выявляли интересы незащищенных слоев и пытались отразить их в планах развития. Ведь город включает различные инфраструктурные слои: лиц, принимающих решения, архитекторов, градостроителей, социологов, менеджеров, застройщиков, малый и средний бизнес, жителей. Сам планировщик в этом процессе оказывается в роли адвоката — он осуществляет mediation, то есть посредничество, активный открытый процесс, как в суде. Его работа не второстепенна (пошел на общественные слушания, быстро согласовал что-то и так далее), ее главная задача — поиск решений при конфликте, налаживание диалога. Именно это, как мне кажется, будет управлять будущим развитием городов.



Округ 22@Barcelona

МОДЕЛЬ ГОРОДА

Как продать северную аврору?

Автор: Павел Прохоров

Новые туристические услуги и продвижение в социальных сетях укрепляют имидж Норвегии как «лучшего места в мире для наблюдения за северным сиянием». Конкурентные преимущества северных регионов страны подчеркивает новая архитектура, которая гармонично вписалась в арктическую природу.

Храм Северного сияния в Трумсе © Schmidt Hammer Lassen Architects



Норвежскому физику Кристиану Биркеланну первому в мире удалось создать научную теорию, объясняющую природное явление с латинским названием *Aurora Borealis* (Аврора — богиня утренней зари, Борей — северный ветер). Завораживающее свечение — это следы от столкновения солнечного ветра с частицами газа в верхних слоях атмосферы Земли. Другие знаменитые норвежцы — полярный исследователь Фритьоф Нансен и писатель Кнут Гамсун увековечили сияние в рисунках и стихах. Поэтому жители королевства считают *Aurora Borealis* чуть ли не национальным достоянием наравне с горами и фьордами. Изображение северного сияния стало, например, эмблемой зимних Олимпийских игр 1994 г. в Лиллехаммере.

Норвежцы научились на этом прекрасно зарабатывать, предлагая путешественникам «в нагрузку» езду на снегоходах, гонки на собачьих упряжках, зимнюю рыбалку, а также разнообразные культурные и гастрономические мероприятия. Лидером в привлечении иностранцев стал город Трумсе: туристический поток сюда за последние десять лет вырос в четыре раза. Но борьба за кошелек туриста обостряется, и норвежцам приходится придумывать новые туристические услуги, такие как полеты над облаками. Привлекают туристов и современные здания, архитектура которых прямо или косвенно использует феномен северной авроры.

ЧЕМПИОН ПО ТУРИЗМУ

Беспристрастная туристическая статистика показывает, что Северная Норвегия в последние годы привлекает все больше иностранных туристов. В прошлом году сюда приехало на 13% больше путешественников из-за границы, чем годом ранее, при этом в среднем по стране рост составил около 5%. Ожидается, что до конца этого года число ночевков иностранцев в гостиницах Северной Норвегии превысит 3,3 млн. В сравнении с 2015 г. это на целых 10% больше. Многие места на севере отмечают растущий интерес к зимнему туризму, но лидером является Трумсе как самое популярное место для тех, кто желает насладиться видом полярного сияния. В январе этого года здесь был самый высокий уровень загрузки гостиниц — свыше 70%. Эта цифра оказалась выше, чем даже в гостиницах аэропорта Осло (60%), куда прилетают большинство зимних туристов.

«95% туристов, которые посещают Трумсе зимой, хотят увидеть северное сияние», — утверждает глава туристической фирмы Guide-Gunnar Гуннар Хилдонен. В дополнение к северному сиянию его компания предлагает лыжные прогулки, езду на снегоходах, гонки на собачьих упряжках и зимнюю рыбалку. «Подледным ловом легко завлечь туристов из Азии, особенно если им показать фотографии с пойманной рыбой. Но до поездки о таком развлечении почти никто не слышал, а вот о северном сиянии знают все приезжающие», — объясняет господин Хилдонен. «Популярность Трумсе еще больше выросла после того,

как туристы стали выкладывать фотографии в социальные сети. Я думаю, что это один из главных факторов столь резкого роста зимних путешествий», — полагает руководитель туристической отрасли заполярной Алты Кай Ивар Бьёркли.

Увидеть полярные зарницы приезжают все больше туристов из Азии, в первую очередь из Японии. Там существует поверье, что если молодоженам удастся увидеть северное сияние во время медового месяца, то у пары обязательно родится мальчик. Поэтому новобрачные японцы не жалеют денег на почти гарантированную возможность обзавестись наследником. Не меньше надежд норвежцы возлагают на огромный Китай, где быстрыми темпами растет средний класс и множится число туристов. Директор Объединения туристических фирм Северной Норвегии Арне Тренгерейд считает, что большим подспорьем для бизнеса станут чартерные авиарейсы. Сегодня такие маршруты уже соединяют Трумсе с несколькими городами Великобритании, и это позволило значительно увеличить поток англичан. Теперь планируется организовать полеты в Японию, Китай и другие азиатские государства.

ТАМ, ЗА ОБЛАКАМИ

Вероятность увидеть *Aurora Borealis* в зимние месяцы составляет не менее 90%, утверждают представители туристической отрасли. Персонал гостиницы даже разбудит туриста ночью, если тот желает любоваться сиянием прямо из окна собственного номера. Но зимой случаются и пасмурные дни, когда облака мешают рассматривать северную аврору во всей красе. Этой зимой авиакомпания Widerøe (специализируется на региональных перевозках в северных регионах) предложит приехавшим за северным сиянием туристам решение проблемы — полеты над облаками. «Полет продлится чуть больше часа. Услуга может быть особенно востребована в те дни, когда вид северного сияния недоступен с земли», — объясняет директор Widerøe Терье Скрам. «Это очень интересный продукт, который добавит впечатлений тем, кто приехал за северным сиянием. Такого на рынке пока не было», — говорит исполнительный директор Ассоциации туристических фирм северных регионов Норвегии Трунн Эверос. Он верит, что новая услуга станет популярной: «Продукты, которые предлагаются вместе с полярным сиянием, претерпевают изменения, они весьма разнообразны по форме и содержанию. Замечательно, что Widerøe очень серьезно относится к своей новации».

ВИШЕНКА НА ТОРТЕ

Алта тоже называет себя городом северного сияния, три года назад здесь открылась церковь Северного сияния — *Nordlyskatedralen*, в облике которой по замыслу местного муниципалитета воплотился природный феномен. Здание спроектировали датские архитекторы из Schmidt Hammer Lassen (бюро известно проектами Национальной библиотеки в Копенгагене и музея

современного искусства в Орхусе) и их норвежские коллеги из Link Arkitektur. 47-метровое здание построено в виде сужающейся спирали, которая напоминает *Aurora Borealis*. Фасад церкви облицован металлическими панелями с титановым покрытием, они меняют свой цвет в зависимости от угла падения света. Так создается оптический эффект, похожий на блики полярного сияния. Солнечный свет проникает в здание через вертикальные окна различной ширины, а зона за алтарем освещается через застекленный люк на крыше. Интерьеры выполнены из традиционных для скандинавского дизайна материалов — натурального дерева и необработанного бетона. Церковный зал вмещает 350 человек, в *Nordlyskatedralen* располагаются также административные помещения, аудитории и выставочный зал. За достижения в современной архитектуре здание отмечено несколькими международными призами.

Гостиница *Clarion The Edge* в Трумсе тоже не осталась без наград: престижную премию *European Property Award* в категории «Архитектура отелей» ей присудили в конце октября этого года. «Конструкция сооружения навеяна окружающей арктической природой. Белая поверхность здания и треугольные формы можно рассматривать как приветствие в сторону церкви Полярного моря, лежащей на другой стороне залива (*Ishavskatedralen* построена в 1965 г. по проекту известного архитектора Яна Инге Ховига)», — говорит архитектор Нильс Торп, команда которого спроектировала гостиницу. Господин Торп рассматривает премию как признание вклада его бюро *Niels Torp + Arkitektur* в дело повышения туристической привлекательности города. Управляющий сети *Clarion* Петтер Стурдален уверен, что архитектура становится все более значимым фактором в индустрии гостеприимства: «Мы стремимся создавать отели, которые представляют собой нечто большее, чем комнату с завтраком. Хорошая гостиница сама по себе является туристической достопримечательностью и местом, где клиенты ощущают новые идеи. *The Edge* — это прекрасный пример того, как архитектура, дизайн, гастрономия и искусство объединились и создали нечто уникальное. Гостиница стала знаковым местом, которое определяет обновленный облик Трумсе».

Скандинавские мифы по-разному трактуют природу северного сияния.

Норвежцы верили, что северное сияние — это обиталище умерших девственниц. «Она такая древняя, что скоро окажется в северном сиянии», — говорили они о незамужних старухах. Финны полагали, что полярное свечение происходит из-за лис, которые так сильно трут бока о сопки, что только искры летят. Вероятно, самую красивую легенду сочинили датчане: северное сияние — это свет от замерзших во льду лебедей. Пытаясь вырваться из ледяного плена, лебеди машут крыльями и высекают огни, а их отблески попадают на небеса.

Набережная и причал в центре Трумсе, Норвегия
 Валерия Попова / Фотобанк Лори



Елена Зеленцова: «Мы уникальны тем, что работаем быстро, на ограниченной территории и с нуля»



Беседовала Оксана Самборская

Люди живут в современных городах уже не только для того, чтобы принести им пользу, а поскольку жить там интересно, комфортно и выгодно самим людям. Такая метаморфоза происходит, конечно, не за один день и не сама по себе. Чтобы города изменились, необходимо время, желание и творческая энергия тех, кто понимает, в каком направлении двигаться, как наполнить городскую жизнь новыми смыслами. Эти вопросы недавно обсуждались в рамках конференц-тура «Город как инновация», прошедшего в Сколково. Место было выбрано не случайно: сегодня оно претендует на звание образца для подражания. В чем специфика Сколково и как его опыт можно переложить на другие города, Urban report расспросил вице-президента фонда «Сколково», директора по развитию городской среды Елену Зеленцову.



Среднестатистический человек не является специалистом в том или ином виде искусства или в организации массовых мероприятий, но очень чувствует изменения.

— Елена, понятия «общественные пространства», «городская среда» появились в нашем словаре совсем недавно, как и особый интерес к культурным событиям. Какую роль они играют в развитии современных городов? Как влияют на их привлекательность для жизни?

— Города существуют давно, но все время появляются новые грани, различные факторы, события, которые помогают нам более емко оценивать успешность города. Но тут тоже есть проблемы, и это отчасти заметно по Сколково. В нашем технократическом сознании традиционно акцент делается на городской материальной инфраструктуре, но при этом игнорируется инфраструктура событийная, социальная. Soft, конечно, не бывает без hard. Но то, что материальное зачастую не идет в ногу со смысловым наполнением, иногда приводит к казусам. Была история, когда в одном городе построили музей, а потом разбирали стену, чтобы внести большой экспонат. Так что здесь, конечно, на одной чаше весов — здания и сооружения, на другой — культурные события. Между ними находится то, что связано с общественными пространствами: плитка, газоны, фонари, лавочки, беседки, стационарные и нестационарные сцены, катки, павильоны, такие как, например, павильон «Школа» в Музее. А дальше события, к которым привыкают горожане и которые, безусловно, являются неотъемлемой частью городской инфраструктуры. Без деятельности нет инфраструктуры, так же как без людей и их активного участия.

— Насколько оправдана мода на культурное проведение досуга?

— Абсолютно оправдана. Но нам нужен досуг определенного типа. Аудитория, особенно активная и образованная, очень чувствительна к малейшим изменениям в атмосфере, в уровне качества. Среднестатистический человек не является специалистом в том или ином виде искусства или в организации массовых мероприятий, но очень чувствует изменения. Московский институт социально-культурных программ сформировал огромный корпус исследований, посвященных московским аудиториям. До 75% горожан — люди с высшим образованием, которые, как правило, имеют семью, детей, активны в социальных сетях и на профессиональном поле, работают и достаточно успешно реализуются. Этот пул стал основной, якорной аудиторией для города и его парков. Ну и за этими людьми, конечно, потянулись остальные. У современных горожан есть совершенно отчетливый запрос на содержательный и качественный досуг, часто с элементами дополнительного образования. Достаточно посмотреть, сколько сейчас посещаемых лекционных программ. ВДНХ, культурный центр «ЗИЛ» делают лектории, Высшая школа экономики проводит в парке Горького «День Вышки», который тоже включает лекции. Люди приходят, потому что им уже не интересно просто смотреть на популярную группу и пить пиво. Этот вид досуга уходит, аудитория не готова голосовать за него ногами. Ей нужно что-то более интерес-

Культура ведь не только для того, чтобы кого-то развлечь. Культура делает тебя осмысленным и существующим.

Давно стало хрестоматийным представлением, что крупные фестивали могут спасти города. Нас спасать не нужно, а вот взять и переосмыслить опыт необходимо. Фестивали и события, такие как Эдинбургский фестиваль, который проводится с 1947 г., многие другие события, в том числе в России, помогают капитализировать территории.

КУЛЬТУРА



Нам бы хотелось организовывать здесь культурную жизнь, опираясь на лучший мировой опыт, а именно систему крупных культурных событий и фестивалей.

ное, яркое, интеллектуальное. Это касается и других больших российских городов, не только Москвы.

— Будет ли Сколково наполняться культурой? Какую роль играют культурные события в развитии инновационных городов?

— У нас просто нет выбора, потому что иначе этот проект не состоится. Культура ведь не только для того, чтобы кого-то развлечь. Культура делает тебя осмысленным и существующим. А для нас это очень важно, учитывая специфику Сколково. Очень часто научный и технический прогресс останавливает не нехватка ресурсного обеспечения, а культура как система ценностей и предпочтений людей. Ведь социальные изменения оказываются более медленными, чем технологические. Общество не успевает за технологиями. Мы живем в постиндустриальной реальности, а мыслим индустриальными конвейерными категориями. И все больше и больше людей начинают понимать, что основное бремя лежит сейчас на тех, кто умеет создавать новые смыслы и основания для человеческой деятельности, ценностной и смысловой. Нужно придумывать, как нам жить, как себя видеть, как о себе рассказывать. И культура в Сколково, она про это, а не про то, что после долгого рабочего дня тебе кто-то должен играть на гармошке.

— Есть ли понимание того, какими должны быть новые форматы культурных

объектов в обычном городе и в инновационном? Кто и чем их должны наполнять?

— Нам бы хотелось организовывать здесь культурную жизнь, опираясь на лучший мировой опыт, а именно систему крупных культурных событий и фестивалей. Ярких всплесков, значимых событий, привлекающих людей, никто не отменял, мы этому следуем. Для нас стал большим событием джазовый фестиваль с Игорем Бутманом. Мы были счастливы, что к нам приехали почти 5000 человек. Это молодая и активная аудитория, для которой Сколково будет теперь центром притяжения. Не только потому, что здесь представлены наука и технология, а потому, что у нас есть парк, в котором проводятся культурные события.

Давно стало хрестоматийным представление, что крупные фестивали могут спасти города. Нас спасти не нужно, а вот взять и переосмыслить опыт необходимо. Фестивали и события, такие как Эдинбургский фестиваль, который проводится с 1947 г., многие другие события, в том числе в России, помогают капитализировать территории. Например, Николо-Ленивец, где проводится ежегодный фестиваль, — история не только и не столько про архитектуру и архитектурное проектирование, сколько про ревитализацию территории. Просто у нас очень редко связывают важность какого-либо праздника и мероприятия с развитием города как сложной многофункциональной системы, которая без этого тоже не живет.

— Как будет строиться культурная политика Сколково?

— Помимо поддержки фестивалей и культурных событий мы хотели бы создать здесь систему новых гибких культурных институций. Нам бы хотелось, чтобы люди здесь объединялись, самоорганизовывались, придумывали культурные проекты, реализовывали бы их в партнерстве с деятелями культуры и искусства. От других инноград Сколково отличает то, что у нас на территории много объектов паблик-арта. И эту идею мы хотим продвигать. Мы планируем в следующем году сделать что-то для биеннале уличного искусства. Кроме того, мы хотим создать правила работы с паблик-артом в городе. Многие европейские города имеют свои правила по размещению и функционированию объектов паблик-арта. Я думаю, что до мая 2017 г. мы сделаем такой документ, проведем его на нашем градсовете и станем первым городом, регламентировавшим эту деятельность. А потом с данной инициативой выйдем уже в «большой город».

Мы будем развивать экскурсионное направление и регулярно проводить другие интересные мероприятия. У нас действует несколько культурных инициатив; они, может

быть, небольшие, но постоянные. Хотелось бы не уходить в традиционный формат, а придумывать что-то новое. Мы работаем с целым рядом партнеров, среди которых ведущие культурные институции, в том числе Третьяковская галерея, Московский джазовый оркестр Игоря Бутмана, Московский музей дизайна, культурный центр «ЗИЛ». В Сколково есть исторический парк — усадьба Мамоново («Гусева полоса»). Когда-то инженер Шумилин сделал здесь водопровод, основываясь на новых инженерных решениях. То есть уже тогда это место было центром инноваций. В рамках экскурсии мы рассказываем об усадьбе. Мы должны привязываться к истории места, чтобы люди переосмысливали себя и через наследие, и через современность. Чем больше вариантов переосмысления, реактуализации себя, тем больше будет творческого потенциала. Именно поэтому в наших научных городках, наукоградах, всегда пыльным цветом цвело самое разнообразное искусство и культура. Почему наши ученые выбрали джаз? Игорь Бутман сказал в своем интервью про фестиваль: «Наука и джаз в Советском Союзе были синонимами». Музыка была источником вдохновения, потому что открывала иной взгляд, помогающий увидеть научный мир по-другому.

— Какие нужно приложить усилия, чтобы сделать Сколково референтным местом с точки зрения культуры?

— Сколково — проект, пострадавший от времени, а точнее от завышенных ожиданий. Мы хотим все быстро, а так не бывает. Силиконовая долина формировалась 20 лет, «София-Антиполис» — 30. И вот получили желаемый результат. Но помимо времени нужна системная работа, которая предполагает организацию событий и собственный продакшн. Здесь должно начаться производство смыслов на системной и гостевой основе. Сейчас у нас нет пространственных ресурсов, культурного или социально-культурного центра, где мы могли бы что-то проводить. Но будем выходить из положения. В новом технопарке в атриуме у нас появится площадка, на которой мы сможем работать. На фестивале «Открытые инновации» мы провели Malevich Fest. Там была и мультимедийная выставка с Третьяковской галереей, и спектакль с Брусникинцами. Все, что мы делаем, соответствует глобальному опыту — российскому и зарубежному. Ничего особо нового мы пока не изобрели. Мы берем лучшее, что есть в Москве, изучаем зарубежный опыт. В этом смысле мы не уникальны. Уникальны мы тем, что делаем это достаточно быстро, на ограниченной территории и с нуля.



У современных горожан есть совершенно отчетливый запрос на содержательный и качественный досуг, часто с элементами дополнительного образования.



Как могут развиваться парки развлечений в XXI веке?

Автор текста и иллюстраций:
архитектор-фантаст и футуролог Артур Скижали-Вейс

В период расцвета глобального туризма, Интернета, масс-медиа, кинематографа со спецэффектами, компьютерных игр, виртуальной симуляции, технологий 3D и многого другого активно эволюционирует индустрия развлечений. Выделяется тренд на создание массовых парков развлечений, связанных с мультинациональными, мультикультурными, мультимедийными и мультитехнологическими тенденциями и запросами современного общества.



В Москве, на территории Нагатинской поймы, возводится крытый парк развлечений и аттракционов «Остров мечты» по франшизе американской кинокомпании DreamWorks. Строительство должно завершиться в 2018 г.

БИТВА ЗА ТУРИСТА

Активно строят и проектируют новые масштабные и технически сложные тематические парки, в которых создаются фантазийные, сказочные, космические, экстремальные и экзотические миры. Между парками развлечений развернулась настоящая гонка за посещаемость: миллионы туристов, жаждущие новых впечатлений, кочуют из страны в страну, от одного парка развлечений к другому, принося владельцам аттракционов миллиардную прибыль. Начало этому процессу положено в Америке, где в 1955 г. в городе Анахайме был открыт первый тематический парк Уолта Диснея. Парк стал воплощением идеи Диснея, в нем воссоздан мир мультфильмов и сказок, где интересно всем — и взрослым, и детям. Спустя десятилетия, раскинувшись на площади 200 га, он превратился в огромное сказочное королевство со своим монорельсовым транспортом, странами фантазий, мирами

приключений и тематическими зонами. Успешный мегапроект растиражирован во многих развитых странах, и сегодня в мире насчитывается уже около 11 крупных диснейлендов. Самым молодым парком из этой десятки стал диснейленд в Гонконге, построенный в 2005 г. на острове Лантау. Посещаемость и прибыльность таких тематических парков растет каждый год. Так, например, в крупном Токийском диснейленде 12 апреля 2014 г. торжественно поздравили 600-миллионного посетителя. В XXI в. появились и новые парковые хиты. В 2014-м открыт мир фэнтези Гарри Поттера в парке «Юниверсал студиос Джапан», в котором в 2015 г. побывали 13,5 млн человек. Ожидается, что компания Disney создаст два тематических парка по «Звездным войнам»: с планетами далекой галактики, пришельцами, космическими кораблями, компьютерными спецэффектами, 3D-технологиями.

К развлекательным паркам, тематическим зонам и экзотическому туризму можно отнести создание искусственных всепогодных ландшафтных природных парков. Речь идет о строительстве по всему миру гигантских оранжерей, зоосадов, океанариумов — своеобразных природных аттракционов.

РЕАЛЬНОСТЬ VS ФАНТАСТИКА

Наряду с открытыми парками развлечений создаются крупные компактные крытые парки, вписанные в городскую инфраструктуру. Adventuredome — пример крытого парка под огромной крышей в Лас-Вегасе. Его открыли в 1993 г., и теперь там на площади 20 234 кв. м действует 25 самых лучших аттракционов мира. В этом парке интересно обыграны тема динозавров: они подстерегают клиентов по всему комплексу, кости динозавров можно обнаружить даже в песочницах для детей. К слову: можно вспомнить научно-фантастическую медиафраншизу 1993 г. режиссера Стивена Спилберга «Парк Юрского периода», где показано, как на островах Гавайского архипелага с помощью генной инженерии воссоздали динозавров и превратили их в объект туристическо-

го бизнеса (реалити-шоу). Недалек тот день, когда для изучения или охоты мы будем искать ящеров с помощью своих гаджетов и смартфонов в подобных парках развлечений, похожих на гигантские виртуальные компьютерные джунгли. Это можно сравнить с тем, как мы сегодня увлеченно ловим в многопользовательской компьютерной ролевой игре примитивных покемонов.

DREAMWORKS ПО-РУССКИ

А что же делают в России в данном направлении? В Москве, на территории Нагатинской поймы, возводится крытый парк развлечений и аттракционов «Остров мечты» по франшизе американской кинокомпании DreamWorks. Строительство должно завершиться в 2018 г. Посещаемость парка 10 млн человек в год, стоимость около 1 млрд долларов. Под одной крышей разместится парк аттракционов площадью 90 тыс. кв. м, 160 тыс. кв. м займет променада с кафе и магазинами под прозрачным куполом. Хочется надеяться, что торговля и рестораны не станут главной достопримечательностью парка, а интерес инвесторов будет смещен в сторону национальной культуры и продвижения российских брендов и технологий.

Благодаря бурному развитию робототехники и появлению искусственного интеллекта мировые тренды могут пополниться созданием многофункциональных развлекательных технопарков роботов и киборгов.



А. Скижали-Вейс. Технопарк развлечений, модернизации и продажи роботов

РЕКРЕАЦИОННЫЙ ТУРИЗМ



Концепт тематического парка компании «Дисней» по «Звездным войнам»

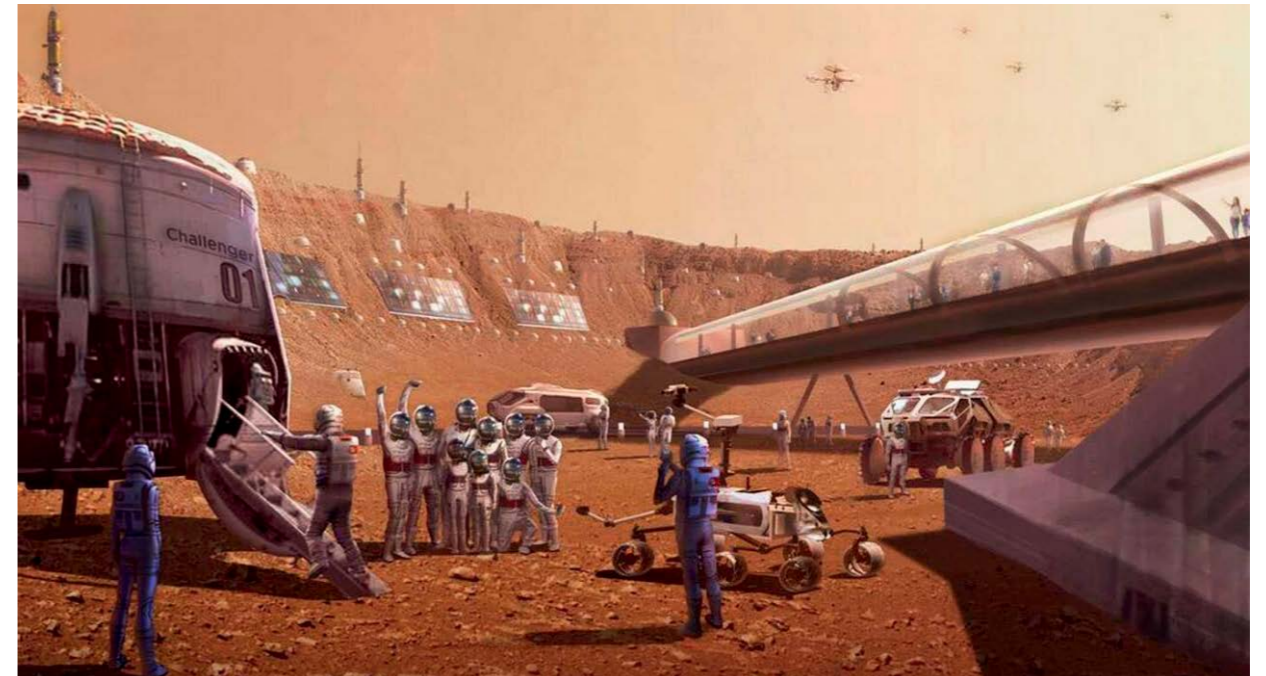
Заявлено, что 60% парка посвятят героям отечественных мультфильмов. Есть перспективные планы, предполагающие подобные парки в Санкт-Петербурге и Екатеринбурге.

ПРИРОДНЫЕ АТТРАКЦИОНЫ

К развлекательным паркам, тематическим зонам и экзотическому туризму можно отнести создание искусственных всепогодных ландшафтных природных парков. Речь идет о строительстве по всему миру гигантских оранжерей, зоосадов, океанариумов — своеобразных природных аттракционов. Современные технологии и инженерные разработки позволяют в северных странах создавать тропические сады с

искусственно регулируемым климатом. Например, проект «Эдем» в графстве Корнуолл (Великобритания) — крупнейший ботанический парк-сад под геодезическими куполами на площади 22 тыс. кв. м на месте бывшего каолинового карьера. Или самый большой в мире подсвеченный трехэтажный океанариум объемом 10 млн литров воды в ОАЭ, устроенный прямо в торговом-развлекательном центре «Дубай молл». Чтобы полюбоваться на 33 тыс. морских обитателей, собираются тысячи туристов. Кроме природно-земного и кинематографического направлений в парках развлечений в XXI в. развивается научно-познавательная и космическая тематика. После высадки людей на Луну и особенно появления программы ученых по освоению Марса появилась идея открыть Марсианский парк развлечений — Mars World. В пустыне Невада около Лас-Вегаса на нескольких гектарах возведут крупнейшее купольное сооружение, которое накроет целый городок. Здесь гости смогут погрузиться в жизнь будущей марсианской колонии, им предложат совершать «выходы на поверхность» в скафандрах, проехаться на вездеходах вокруг кратера, на дне которого возведен марсианский городок. «Мы придумали концепцию, согласно которой то, что мы задумали, не научная фантастика, а научное будущее», — говорит возглавляющий проект Джон Спенсер. Спенсер — предприниматель, инженер и «космический директор», участвовавший в проектировании американских сегментов МКС. По его расчетам, сам Лас-Вегас привлекает 40 млн туристов, из которых 7 млн приедут в его парк стоимостью 2 млрд долларов.

Аквариум в торговом центре «Дубай молл», 2008 г.



Марсианский парк развлечений в Неваде

В пустыне Невада около Лас-Вегаса на нескольких гектарах возведут крупнейшее купольное сооружение, которое накроет целый городок.

ПАРК БУДУЩЕГО

По моему прогнозу, после 2050 г. благодаря бурному развитию робототехники и появлению искусственного интеллекта перенесенные в производство роботов, промышленные мировые тренды могут пополниться созданием многофункциональных развлекательных технопарков роботов и киборгов. Архитектурный проект такого технопарка впервые был предложен мною в 2012 г. в футурологическом проекте-прогнозе «Москва будущего» по расширению Большой Москвы. В такой парк можно приходить не только людям, но и бытовым роботам и киборгам. Причем это могут быть как антропоморфные, так и зооморфные роботы. В технопарке предусмотрены развлечения для роботов, киборгов и их владельцев: соревнования, состязания, игры, обмен навыками, интеллектуальная продвижение, общение, синхронизация, адаптация, обучение, настройка параметров моделей и так далее. В парках будут действовать сертифицированные технические центры для обслуживания, апгрейда, перенастройки, замены функциональных частей и компьютерной внешности роботов-киборгов, а также покупки новых моделей. По замыслу, парк роботов будет занимать большую площадь — целый городской район Роботаун. В первой приветственной зоне (блоке) можно пройти техническую регистрацию и ознакомиться с перспек-

тивными выставочными новинками рынка, далее — бутики различных моделей запущенных в производство роботов, променад для их знакомства и общения между собой и с перспективными моделями. Затем увеселительные и развлекательные блоки с концертными и шоу-программами, спортивные и тренажерные залы, где можно научить (запрограммировать) робота поднимать тяжести, быстро бегать или соревноваться. Блок речевых и интеллектуальных настроек для нужд владельца поможет научить робота петь, смеяться, стать домашним аниматором, нянькой, компаньоном и так далее. Блок внешности поможет выбрать, заказать или создать предпочтительную внешность «питомца». Владелец может состарить или омолодить свою модель, определиться с полом, функциональными возможностями, уровнем программируемого доверия. Разумеется, владельцам робота можно будет официально его утилизировать, снять с регистрации, безопасно перенести личные данные без потерь на новую модель робота или киборга. Технологические возможности общества существенно расширят и трансформируют индустрию развлечений будущего в новом обществе трансгуманизма, в котором кроме людей будут существовать миллиарды роботов и киборгов.

Кроме природно-земного и кинематографического направлений в парках развлечений в XXI в. развивается научно-познавательная и космическая тематика. После высадки людей на Луну и особенно появления программы ученых по освоению Марса появилась идея открыть Марсианский парк развлечений — Mars World.

НОВОСТИ РЕГИОНОВ



Великий Новгород

Обустроят набережную реки Волхов

По инициативе правительства Новгородской области в Великом Новгороде разрабатывают концепцию создания набережной реки Волхов. Речь идет об обустройстве левого и правого берега реки: от Юрикова городища до Деревяницкого моста. В рамках проекта укрепят берег и обновят инженерную инфраструктуру. Планируется, что на набережных появятся тематические фонтанные комплексы с подсветкой, цветники, гавань для маломерных судов, летние кафе и обзорные площадки.

Великий Новгород

Представлен эскизный проект по сохранению парка-усадьбы Онег

Его выполнила петербургская архитектурная мастерская А. С. Кавтеладзе. В рамках проекта воссоздадут главную композиционную ось ансамбля с усадебным домом, основные подъездные дороги, плодовые сады и главные ландшафтные элементы. В будущем усадебный парк станет музейно-туристическим центром, посвященным Сергею Рахманинову.

Ижевск

Презентован проект «Ижевские термы»

Баный комплекс планируется построить на территории ижевского пляжа. Крытый бассейн с теплыми акваториями и термы будут работать круглый год. Проект предусматривает на пляже несколько функциональных зон: детскую зону с детским городком и намытым островом, зоны активного отдыха с трассой для катания на водных лыжах и развлекательную зону. Инвестор намерен ввести их в эксплуатацию в течение трех лет.



Белгород

Начато строительство большого динопарка по чешской франшизе

Он откроется в августе 2017 г.

Парк развлечений разместится на территории площадью около 6 га. В состав экспозиции, которая станет частью рекреационной зоны, войдут 90 статических и роботизированных динозавров. Фигуры размером до 24 м будут издавать звуки, двигаться и выныривать из воды. Уже определены прогулочные маршруты и места размещения экспозиции. Кроме того, обсуждается возможность строительства фуникулера на опорах, передвигать который посетители смогут крутя педали.



Воронеж

Откроются новые музеи

В настоящее время ведется работа над проектно-сметной документацией для музея Ивана Бунина. Его планируется разместить в доме на проспекте Революции, 3, где родился писатель. Также разработана концепция Музейного квартала, в который войдет филиал Художественного музея имени И. Н. Крамского и филиал Государственного музея изобразительных искусств имени А. С. Пушкина.

Екатеринбург

Ведется строительство гастрольного театра в Верхней Пышме

Фасадная часть здания театра будет напоминать австрийскую архитектуру XX в. и театр в Карловых Варах. В ближайшее время строители начнут возводить кровлю, после чего протянут необходимые коммуникации. Следующим этапом станет внешняя отделка здания и внутренняя отделка помещений. Высота здания по шпилю 52 м, что сопоставимо с 17-этажным домом. Ввести театр в эксплуатацию планируется к 2018 г.



Екатеринбург

В Белой башне открыли современный общественный центр

Водонапорная башня в стиле конструктивизм является памятником федерального значения.

Она уже открылась для посещения. В ходе реконструкции, инициатором которой выступила архитектурная группа Podelniki, в башне вставили окна и двери, отремонтировали пол и провели электричество. На втором этаже башни находится кинозал и смотровая площадка. Здесь проходят лекции, мастер-классы, перформансы и экскурсии.



Ижевск

На месте бывшей промзоны создадут туристический комплекс

Территория и пустующие здания ТЭЦ-1 и промышленных предприятий «Ижмаш», «Ижсталь» изменят свое функциональное назначение. Главный корпус оружейного завода отреставрируют, а внутри откроют Музей индустриального наследия, научный центр и ИТ-парк. Проект, получивший название «Ижевский завод», также подразумевает воссоздание рабочей слободы с домами оружейников-кафтанщиков. Объем инвестиций оценивается в 25 млрд руб.

Казань

Заработал онлайн-сервис «Туристическая служба качества»

На сайте «Туристической службы качества» гости, посещающие Татарстан, могут оставлять свои отзывы о достопримечательностях, уровне сервиса и качестве услуг в отелях, гостиницах и ресторанах, а также загружать фотографии. Кроме того, сервис собирает социально-демографическую информацию о туристах, приезжающих в республику.

Липецк

Туристический кластер «Липецкие курорты» включен в госпрограмму

В составе кластера девять инвестиционных проектов на общую сумму 5 млрд руб. На средства федерального, регионального и муниципального бюджетов планируется строительство новых гостиниц и ресторанов, яхт- и гольф-клубов, базы технических видов спорта, горнолыжной базы, аквапарка, инженерной и транспортной инфраструктуры. Реализация проекта завершится в 2020 г.

Нальчик

Открылся трехуровневый каскадный фонтан

В центре фонтана находится надпись «Нальчик», высота каждой буквы около 3,5 м. Благоустроена вся прилегающая территория. Проект реализован в рамках государственно-частного партнерства. Кроме того, открылась пешеходная зона на Кабардинской улице. На ней установили фонари, изготовленные городскими мастерами, и пешеходный переход, выполненный в виде черно-белых клавиш.



Казань

Создается сеть туристических кластеров

В рамках проекта «Пять ветров» на берегах Камы и Волги построят пять кластеров.

Самыми крупными местами притяжения туристов станут остров-град «Свияжск» и «Великий Болгар». В Свияжске сейчас строятся отели, гостиницы и два туристических комплекса: «Рыбцкое подворье» и «Ленивый торжок». В Болгаре создают отель с баннным комплексом, аналог Белой палаты XIV в. В целом до 2018 г. в развитие кластеров планируется инвестировать около 1,5 млрд руб.

НОВОСТИ РЕГИОНОВ

Нижний Новгород

Откроется ресурсный центр по подготовке кадров для туристической индустрии

Центр будет работать при лингвистическом университете имени Добролюбова. Здесь начнут готовить специалистов различных туристических сфер: гидов-проводников, экскурсоводов, работников гостиничного бизнеса. Согласно стратегии развития Нижегородской области предполагается к 2020 г. увеличить поток туристов до 3 млн человек в год.

Крым

Появится туристическая карта гостя

Ростуризм планирует ввести в Крыму туристическую карту гостя. За фиксированную плату по этой карте можно будет покупать музейные билеты со скидкой, а также пользоваться дисконтом в определенных отелях и ресторанах. На данный момент идет классификация объектов посещения и размещения, на которые распространится действие карты. По оценкам Ростуризма, туристическая карта позволяет сэкономить до 70% расходов.

Сочи

Введут систему биометрической идентификации

В базу данных турист попадет уже при заселении в гостиницу или покупке ски-пасса (билета на подъемник). С помощью этой программы специалисты службы безопасности смогут отслеживать на курорте нежелательных лиц. К тому же она упростит сервис и во многом повысит его качество. К примеру, посетителям не придется покупать отдельно ски-пасс, отдельно входные билеты на мероприятия и разовые услуги.



Калининград

Завершился первый этап строительства экспозиционного корпуса «Планета-океан»

Концепция разработана Архитектурной мастерской О. С. Романова.

Новый корпус Музея Мирового океана представляет собой шар, внутри которого на семи этажах оборудуют несколько бассейнов и музейных помещений. На верхней площадке шара будет обсерватория. Сбоку к шару пристроят стеклянный переход и детский центр «Океания». Кроме этого, в «Планете-океане» запланированы лаборатории, кинотеатр, лекционные залы и кафе. На данный момент заложен фундамент и построено два подземных этажа. Завершить строительство планируется в I квартале 2018 г.



Магадан

Представлен проект реконструкции краеведческого музея

По проекту здание музея, пострадавшее в прошлом году от пожара, восстановят из деревянных бревенчатых конструкций. Музей войдет в систему дополнительного образования города и станет структурным подразделением детского экологического центра. Здесь будут проводить уроки туризма и краеведения. Кроме того, создадут зал с экспонатами животного мира Колымы.



Кемерово

В городе-спутнике разобьют ботанический сад

Ботанический сад расположится в Лесной Поляне. Общая площадь тропической и субтропической оранжерей 3,2 тыс. кв. м. Между ними возведут трехэтажный административно-бытовой корпус, в котором разместятся кафе и конференц-зал. Кроме того, сюда переедет тактильный зоопарк. Рядом также запланировано строительство парка развлечений с колесом обозрения, качелями и каруселями, небольшая гостиница, два водоема и зона отдыха.



Кемерово

Открылся первый в городе пятизвездочный отель

Отель «Томь River Plaza» появился на месте бывшей гостиницы «Томь», закрытой в 2014 г. на реконструкцию. Он рассчитан на 112 номеров. Внутри оборудованы спа-зона с бассейном, финской сауной и хаммамом, тренажерный зал, ресторан. Для деловых встреч предусмотрен бизнес-центр, в котором есть два конференц-зала на 50 и 100 мест. Объем инвестиций в проект превысил 600 млн руб.

Самара

Запущен онлайн-сервис о туристической инфраструктуре

Сервис TripAggregator разработан в рамках госпрограммы по подготовке к чемпионату мира по футболу. Гости города могут в режиме онлайн выбрать гостиницу, а также заказать экскурсионные и туристические маршруты по Самаре и области. В систему внесено 150 маршрутов. Кроме того, в аэропорту и на железнодорожном вокзале открыто два павильона с интерактивными терминалами.

Сочи

Робот-экскурсовод рассказывает туристам о достопримечательностях

Проморобот разработан в рамках официальной программы лояльности и гостеприимства «Я люблю Сочи». Робот будет ходить по оживленным местам курорта и рассказывать туристам о местах отдыха, экскурсиях, концертах, фестивалях и прочих мероприятиях. Также робот-экскурсовод будет помогать людям разбираться в навигации и отвечать на их вопросы.

Псков

Завершается строительство ресторано-гостиничного комплекса «Псковский бастион»

Комплекс строится в историческом центре города, вблизи Покровской башни. Гостиница рассчитана на 92 номера разной степени комфортности, конференц-зал, тренажерный зал, открытый и закрытый паркинги. Дополнительно в «Псковском бастионе» откроют музейное пространство, предположительно, с временными экспозициями из собраний Псковского музея-заповедника. В рамках строительства инвестор провел благоустройство и озеленение прилегающей территории.



Калуга

Строится инновационный культурный центр Проект разработало архитектурное бюро Wowhaus.

Центр возводится в районе юго-западной границы Парка имени К. Э. Циолковского на участке 2,1 га. По проекту здесь откроется кинозал, мастерские для дизайнеров и художников, репетиционные залы для занятия хореографией, театральный зал-трансформер на 300 мест, кафе и книжный магазин. Во внутреннем дворике установят арт-объекты, лаундж-зону и открытый кинотеатр. Центр начнет работу в 2017 г.

Назрань

Представлен проект реконструкции Назрановской крепости

Крепость на Северном Кавказе является памятником фортификационного зодчества начала XIX в. Сформирована специальная правительственная комиссия, которая будет контролировать реконструкцию памятника. Изготовлен макет в формате 3D для воссоздания точного образа Назрановской крепости и проведения последующих реставрационных работ, в том числе реконструкции разрушенных исторических стен.



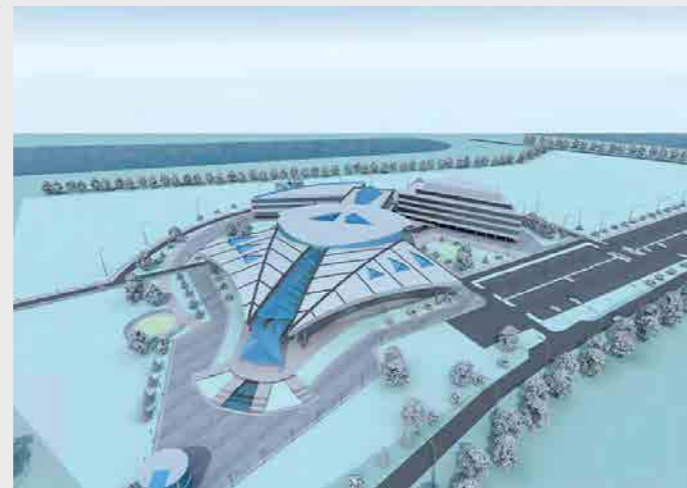
НОВОСТИ РЕГИОНОВ



Новосибирск

Открылся музейно-туристический комплекс «Сузун-завод. Монетный двор»

В состав комплекса, расположенного в городе Сузун, входят музей-усадьба управляющего медеплавильным заводом, экспозиция «Медеплавильный завод» в здании единственного сохранившегося заводского цеха, а также музей «Монетный двор», где представлена линия действующих моделей станков для производства монет XVIII–XIX вв. Фонды музея насчитывают более 17 тыс. единиц хранения.



Нижний Новгород

Представлен проект комплекса с океанариумом, парком развлечений и гостиницей

Многофункциональный комплекс запроектирован в городе Бор, на берегу Волги.

Он должен вместить в себя дельфинарий на 700 зрителей, экспозиции «Океанариум Юрского периода» и экзотариум «Джунгли парк». Кроме того, предполагается построить оздоровительно-восстановительный центр и гостиницу на 50 номеров. В центре будут проводиться занятия по дельфинотерапии.



Ростов-на-Дону

Создается стратегия продвижения туристического бренда города

Определена компания, которая займется продвижением бренда города. По условиям аукциона фирма-победитель должна провести креативные сессии с архитекторами, дизайнерами и искусствоведами и предложить, как можно использовать бренд Ростова-на-Дону в городской среде — малых архитектурных формах и ландшафте, а также продумать тематическое зонирование — культурно-этнические кварталы города.



Рязань

Разрабатывается «космический маршрут»

В тур под названием «Рязанская тетрадь Константина Циолковского» войдет посещение его дома-музея в селе Ижевское и музея космонавтики. Кроме того, туристам покажут ряд объектов, связанных с космосом: например, музей-усадьбу академика И. П. Павлова, чьи труды по физиологии приблизили запуск человека на орбиту; НИИ пчеловодства и обсерваторию РГУ, где разрабатывалось питание космонавтов; обсерваторию Рязанского государственного университета и другие интересные места.



Рязань

Открылся частный музей СССР

В музее представлено более 1000 предметов, произведенных в советские годы. Коллекцию создала жительница Рязани, которая собирала вещи через социальные сети. Посетителям показывают посуду, игрушки, пластинки, магнитофоны, проигрыватели, печатные машинки и другие предметы повседневного быта советских граждан. Экспонаты можно использовать: посмотреть диафильм, поставить пластинку, примерить одежду.

Тамбов

Разработали проект туристического информационного центра

В центре «Атманов Угол» планируется воссоздать быт русской деревни рубежа XIX — начала XX в. Концепция предполагает открытие трех функциональных зон: игрового поля (каждый год здесь проходят состязания по русскому этноспорту «Атмановские кулачки»), туристического и музейно-этнографического комплекса.

Петропавловск-Камчатский

На Камчатке планируют развивать гастрономический туризм

Программа гастрономических туров находится в разработке, ее запустят следующим летом. Турфирмы предлагают так называемый экологический пикник — посещение чума, в котором будут представлены блюда традиционной кухни: строганина из оленя, тельное, блины с припеком и прочие блюда коренных народов Камчатки.

Томск

Аудиогиды по туристическим местам будут звучать в поездах, автобусах и на теплоходах

Туристский информационный центр Томска разработал аудиоэкскурсию, в которой рассказывается о достопримечательностях, необычных городских пространствах и легендах города. Центр уже заключил договор о сотрудничестве с РЖД: аудиоэкскурсия будет звучать в поездах Новосибирск — Томск, а также во время автобусных туров по городу. В период судоходного сезона ее начнут включать для пассажиров круизных теплоходов.

Томск

Американские и томские студенты разработали туристический портал

Ресурс, разработанный студентами Томского политехнического университета и университета Колорадо, предназначен для зарубежных туристов и регионоведов. В рамках проекта, получившего название Peer to peer, можно глазами иностранца увидеть Томск и город Форт-Коллинс в штате Колорадо. Студенты изучают другой город и создают онлайн-справочник на английском языке о местных достопримечательностях. Также там отмечены места, которые местным жителям кажутся обыденными, но у иностранца вызывают интерес.

Владивосток

Порт готовится принимать большие круизные лайнеры

Ведется реконструкция причалов порта Владивостока. Их должны углубить для того, чтобы в город смогли заходить крупные круизные лайнеры с осадкой до 9 м. В этом году Владивосток впервые посетил китайский круизный лайнер. В настоящее время ведутся переговоры с корейскими туроператорами, рассматривающими включение порта в свои линии.

Тула

Создан единый оператор для развития внутреннего туризма

В его состав вошли три крупные компании. Цель объединения — создать организацию, конкурентоспособную на российском и международном рынке. В рамках сотрудничества планируется продвигать тур «Русская усадьба», открыть программы делового и индустриального туризма, а также увеличить количество предложений для иностранных туристов.



Новосибирск

Начал работу аквапарк «Аквामीр»

В спортивно-оздоровительном комплексе создан один из самых больших волновых бассейнов на 1000 кв. м, а также 15 аттракциона, 13 горок и детский водный городок «Акваплей». Комплекс включает в себя хаммам, три бассейна, 13 видов бань и саун, водопады, гидромассаж, аэромассаж и зал загара. Объем инвестиций в аквапарк составил 6,5 млрд руб.



Самара

Проект «Космоград» расскажет о развитии авиации и космонавтики в регионе

Он объединит музей «Самара космическая», музейный фонд, Самарский исследовательский университет имени академика Королева. Появятся новые объекты — парк науки и культуры «Союз», тематический парк, который планируют построить около стадиона «Космос Арена». Пока запущен первый этап проекта — краудсорсинг. На сайте «Космограда» каждый житель региона может предложить свою идею или проголосовать за понравившуюся. Идеи, набравшие больше всего голосов, будут реализованы.



Крым

Запустили автоэкспресс из аэропорта

«Аэрофлот» совместно с «Единой транспортной дирекцией» запустил проект Fly&Bus. Теперь жители и туристы смогут добраться из аэропорта в города Крыма и обратно на микроавтобусах. Перевозки осуществляются в Алушту, Ялту, Севастополь, Саки, Евпаторию. Планируется выполнять более 40 отправок автобусов в сутки с привокзальной площади аэропорта Симферополь. При этом время отправления и прибытия автобусов состыковано с расписанием прилета и вылета самолетов.



Череповец

Реконструкцию набережной проведут в рамках программы по развитию внутреннего туризма

Работы затронут оба берега Шексны.

По планам здесь могут разместиться такие объекты, как современная гостиница, выставочный зал, спортивно-развлекательный комплекс, туристический центр, причал для прогулочных судов, ресторан, спа-салон. Общая стоимость реконструкции набережной оценивается примерно в 1 млрд 100 млн руб. Завершение работ намечено на 2020 г.



Ульяновск

В комплексе «Национальная деревня» открылась Чувашское подворье

Здесь туристы смогут познакомиться с историческими традициями и обычаями чувашского народа, особенностями домостроительства, жизненным укладом и национальными костюмами. На территории подворья находятся: музей, в котором представлены экспонаты культуры чувашей, народные костюмы, утварь и предметы быта; ресторан национальной кухни; гостиница; установлен книжный стенд с национальной литературой; оборудованы колодец и баня.

Хабаровск

Строится отель сети Hilton

Общая стоимость работ составит 2,2 млрд руб. Предусмотрено строительство многофункционального комплекса с офисом класса А площадью 16 тыс. кв. м и отелем на 219 номеров. Офисный центр и гостиницу соединят с действующим бизнес-центром, фитнес-клубом world class, торгово-развлекательным комплексом.

Тюмень

Откроются отели сетей Hilton и Domina

К 2019 г. в Тюмени появятся два международных отеля. В центре города построят 15-этажный трехзвездочный отель Domina с подземной парковкой, спа-зоной и бассейном. Второй отель — Hampton by Hilton — будет строиться на Минской улице. По проекту он представляет собой комплекс 8–10 этажей с гостиницей, деловым центром и спортивным ядром.

Тюмень

В Тюменской области создается свое «Золотое кольцо»

В «Золотое кольцо» планируют включить Тобольск, Ишим и Ялуторовск. В Ишиме предлагают создать историко-культурный музей-заповедник Петра Ершова, автора сказки «Конек Горбунок». Также в новую структуру войдет музей «Сибирский форпост», посвященный истории города и края, музей «Никольская ярмарка» и «Соль земли» — о духовной культуре Приишимья. В Ялуторовске откроется современный комплекс, в составе которого: Музей уездного города, Музей декабристов-просветителей и ряд других проектов.

Уфа

Открылась аллея современной городской скульптуры ArtTerria

Скульптуры установили в центре Уфы, около Национальной библиотеки имени Ахмет-Заки Валиди. В создании аллеи приняли участие 13 скульпторов из шести стран: Франции, Болгарии, Южной Кореи, Японии, России и Грузии. Все объекты объединены темой «Россия. Евразийское пространство: цивилизация и культура» и выполнены из мансуровского гранита. Проект создан по инициативе художественной галереи «Мирас» и при поддержке городских властей.



Хабаровск

Планируется строительство первого на Дальнем Востоке небоскреба

Хабаровский небоскреб под названием «Бриллиант чистой воды» имеет 55 этажей. Проект планируется реализовать за полтора года. Внутри застройщик организует супермаркет, три кинотеатра, семь кафе, девять ресторанов, конгресс-холл на 1000 посадочных мест, зоны отдыха для детей и взрослых, спа-центр, бутики одежды и бытовых товаров. Здание построят из особого сверхпластичного бетона.

Ульяновск

Создадут туристско-рекреационный кластер «Легенды Урала»

В основу кластера лягут три горнолыжных курорта: «Мраткино», «Абзаково» и «Банное». К их развитию планируется привлечь частные инвестиции. На горнолыжном курорте «Мраткино» недавно завершились работы по реконструкции: осуществлена планировка нижней части южного склона и верха четвертой трассы, подготовлена стоянка, установлены дополнительные терминалы для оплаты услуг.

Ханты-Мансийск

Появились туристические программы для людей с инвалидностью

Экскурсионные маршруты рассчитаны на людей с нарушениями слуха и зрения. В частности, для незрячих людей предлагается провести экскурсию по «Музейному кольцу Ханты-Мансийска», акцент в ней сделан на звуковых и тактильных впечатлениях. Экскурсантам предлагают примерить национальные костюмы хантов и манси, послушать народные инструменты и поучаствовать в обрядах.

Челябинск

Восстановленная крепость станет частью туристического кластера «Синегорье»

На территории у озера Чебаркуль построена крепость, выполненная по сохранившимся чертежам и технологии XVIII в., небольшая часовня, мельница с жерновыми и колодец. Рядом разместятся отделение этнографического музея, мастерские народных промыслов и традиционных ремесел, сувенирные лавки, гостиница «Казачий разъезд» и трактир «Казачий стан».





Санкт-Петербург

Появится первый в России гелевый аэростат

Его разработал легендарный авиационный инженер Пьер Линдstrand.

В мае 2017 г. в Петербурге появится новый туристический объект — привязной гелевый аэростат в форме воздушного шара, способный поднимать на высоту более 150 м туристов и жителей города. Пока проект детально прорабатывается с инвесторами. Площадка для аэростата будет располагаться перед зданием гостиницы «Санкт-Петербург». Корзина воздушного шара вмещает до 25 пассажиров, диаметр составляет 25 м, продолжительность полета 15 минут.



Москва

Первый туристический поезд запущен в Подмосковье

Его пассажиры смогут ознакомиться с достопримечательностями Коломны. Поезд находится в пути менее двух часов. После прибытия туристы на трамвае отправятся на экскурсию по городу. Затем запланировано посещение Коломенского кремля. Завершением экскурсии станет посещение фабрики пастилы, поставившей до революции к императорскому двору.

Ханты-Мансийск

Город выбран новогодней столицей России

К новогодним праздникам планируется построить новую улицу с чумами вместо домов и трассами для катания на собачьих и оленьих упряжках. Улицу так и назовут — Чумная. На Новый год Деды Морозы и Снегурочки из разных городов соберутся на всероссийский съезд, пройдет фестиваль экстремальных видов спорта «Экстремальная зима», единственный в России зимний фестиваль ростовых кукол «Новогодние игрушки», автоквест «Ночной турист» и рождественская ярмарка.

Элиста

Разработали проект автотуристического кластера

В рамках инвестиционного проекта планируется создание оздоровительного комплекса на территории «Сити Чесс», паломнического комплекса вблизи монастыря Сякюсн Сюмэ и этноцентра в Малодербетовском районе. На средства федерального, регионального и муниципального бюджетов, а также частных инвесторов построят новые гостиницы и рестораны, лечебно-оздоровительный и медитационный центр, спортивные и развлекательные зоны, инженерную и транспортную инфраструктуру.

Челябинск

Завершен ремонт смотровой площадки музея Южного Урала

В Государственном историческом музее Южного Урала открылась смотровая площадка. На крыше восточной башни музея расположены планшеты со сделанными в начале XX в. снимками зданий, мостов и улиц, а также жителей Челябинска. Посетители могут перевести взгляд с фотографии на настоящий город и сравнить, как изменился его облик за сто лет.



Москва

Открылась малая сцена электротeatра «Станиславский»

Здесь будут показывать постановки молодых режиссеров. Реконструкцией исторического здания театра, а также созданием сцены и театрального двора занималось архитектурное бюро Wowhaus. На Малой сцене, так же как в основном здании, не закреплены зрительские места, нет коробки сцены. Пространство универсально и подходит для любых театральных экспериментов.



Якутск

Создается Всемирный центр мамонта

Центр позиционируют не только как крупный научный комплекс федерального значения, но и как популярный туристический объект.

Его своеобразие заключается в сочетании выставочных музейных экспозиций с подземными научными лабораториями, конференц-залами и криохранилищами, расположенными в вечной мерзлоте. На территории Якутии обнаружена значительная часть всех известных на планете находок мамонтов, а также шерстистых носорогов, бизонов, овцебыков и пещерных львов.



Черкесск

Строится всепогодный туристско-рекреационный комплекс «Медовые водопады»

Инвестиционный проект, реализуемый в рамках государственно-частного партнерства, предполагает создание культурно-этнографического комплекса в кавказском стиле XVIII–XIX вв. Он представляет собой музей под открытым небом, в котором создадут экспозицию, рассказывающую о национальной культуре народов Карачаево-Черкесии. На территории музея запланировано строительство гостиницы, конной фермы, конноспортивного манежа, а также мастерских, магазинов и ресторанов.

Южно-Сахалинск

Рекреационный комплекс построят на горнолыжном курорте «Горный воздух»

Инвестором выступит резидент одноименной территории опережающего развития. Здесь появится трехзвездочная гостиница на 50 номеров и коттеджный комплекс для одновременного размещения более 60 человек. Для посетителей будет работать бар, ресторан, спа-комплекс и пункт проката спортивного инвентаря (горнолыжного, сноубордического оборудования, велосипедов и роликовых коньков).

Санкт-Петербург

После реконструкции открылся музей крейсера «Аврора»

Музей крейсера «Аврора» — филиал Центрального военно-морского музея — открылся после реконструкции. Экспозиция теперь включает девять залов вместо шести, в ней появились современные мультимедийные инсталляции. Также в музее есть инсталляция с историческим макетом корабля, видеопанелями и фокусной подсветкой.

Санкт-Петербург

Город получил премию World Travel Awards

Жюри World Travel Awards присудило Санкт-Петербургу премию в номинации «Лидирующая европейская дестинация». Северная столица обошла таких конкурентов, как Амстердам, Барселона, Берлин, Лондон и Париж. В голосовании принимали участие тысячи туристов и специалистов отрасли. Критериями отбора являлись безопасность города, развитая инфраструктура и уровень комфорта гостиничной сети.



Москва

Одобен проект нового здания ГЦСИ

Из-за смены участка частично скорректирован сам проект, разработанный ирландским архитектурным бюро Heneghan Peng Architects. По замыслу архитекторов, выставочные залы спроектированы в виде расположенных друг над другом галерей. В здании также будут действовать театрально-концертный зал и кинозалы, помещения для лекций и конференций, информационный центр, публичная медиатека, детские художественные мастерские, резиденции, мастерские для художников, кафе и книжный магазин.



Возродить древний Магас

Беседовала Марина Абдуллина

Герой рубрики — Беслан Цечоев — молодой мэр самого юного города России. Urban report обсудил с Бесланом, какие задачи стоят перед главой Магаса — города, который является во всех смыслах исключительным.

Магас — столица Республики Ингушетии.

Образует городской округ «Город Магас». Один из немногих городов мира, специально основанных в последние десятилетия как столица. Самый маленький и самый молодой населенный пункт, являющийся административным центром субъекта Российской Федерации.

О ГОРОДЕ

— Чем принципиально отличается город, построенный по проекту, от города, возникшего исторически?

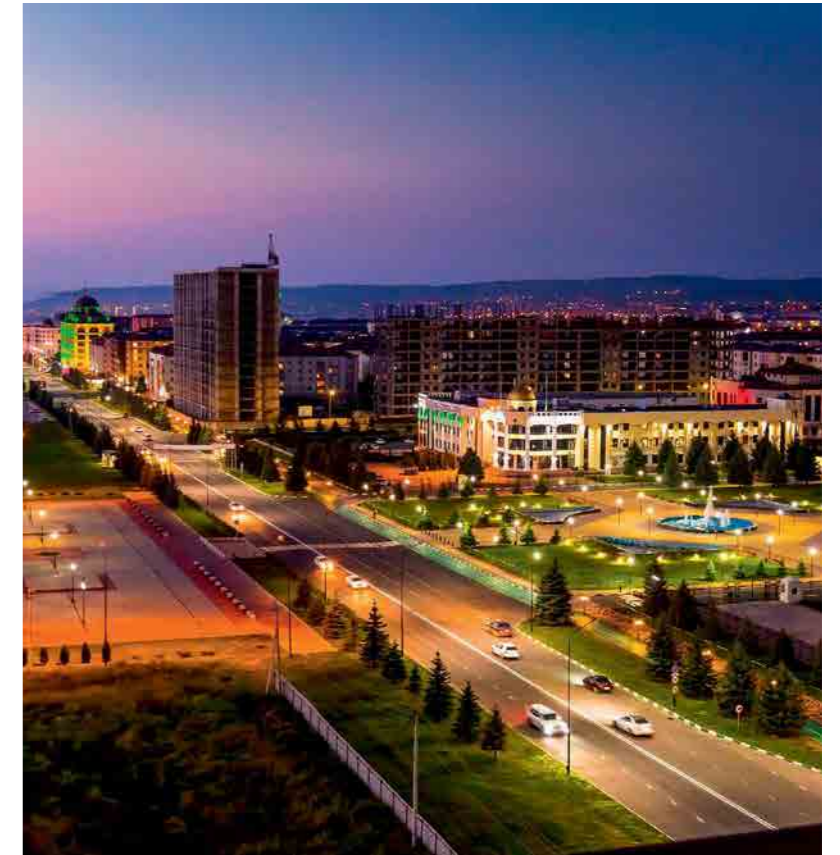
— С одной стороны, Магас — самый молодой город, с другой — один из древнейших, потому что он построен на месте, где когда-то находился древний Магас. По проведенным раскопкам и исследованиям местности мы имеем представление о том, как выглядел этот город, какой была его архитектура и особенности, поэтому свой современный строим с нуля на чистом поле. Но мы хотим, чтобы наш Магас не только был красивым и комфортным, но и сохранял связь со своим славным историческим прошлым. Генплан разрабатывала команда проектного института из Санкт-Петербурга, ведь необходимы были конкретные положения, на которых основана застройка. Причем этот Генплан был создан в 1990-х гг. и учитывал определенные требования заказчика и, соответственно, необходимые на тот момент решения исполнителей. С тех пор многое поменялось. Тогда мы не планировали строить здесь крупный город с населением более 100 тыс. человек. Изначально была задача создать административный центр, небольшой городок на 30 тыс. человек. Соответственно, архитектура города и даже высотность домов была ограничена таким определенным запросом. Сегодня появились совсем другие требования и потребности у города. Сейчас нужны высотные здания, особые архитектурные сооружения, которые служили бы украшением. Например, у нас уже есть башенный комплекс. Он доминирует над всеми остальными зданиями, и нам хотелось бы, чтобы таких особенных строений было больше.

— Уделяется ли внимание рекреационным зонам — паркам, скверам? Каковы принципы их оформления?

— Мы занимаемся этим вопросом. Наш принцип: все жители должны иметь зоны отдыха в шаговой доступности. В прошлом году мы открыли небольшой сквер, посвященный 245-летию единения Ингушетии с Россией. Затем появились «Аллея спортивной славы» и «Аллея Матери России». Тем не менее это не тот масштаб, который мы хотели бы получить в результате. У нас есть мечта — открыть большой парк креативного отдыха с аттракционами. В этом направлении уже есть кое-какие наработки, и могу сказать, что в ближайшее время начнется проектирование парка.

— Занимаетесь ли вы брендингом территории? Заинтересован ли город в развитии внутреннего туризма?

— Да, нам очень интересна эта тема, мы дей-



ствительно хотим привлекать туристов. Это одно из основных направлений республики в целом и Магаса в частности. В качестве примера могу привести въездную арку в город — «Аланские ворота», символическое единение с историческим прошлым нашего народа. Этот объект является туристическим брендом. Такой же символ — башня с прекрасным названием «Согласие», это увеличенная копия ингушских башен, расположенных в горной части нашей республики. Создавая визуальный бренд, мы занимаемся и обустройством улиц, чтобы и жителям и туристам было комфортно в городе. К примеру, суперсовременные остановки, которым нет аналогов нигде в мире, а также инновационные технологии: отдельный сбор мусора, энергоэффективное оборудование, терминалы для сбора одежды, электронные библиотеки и другое. Люди, которые приезжают к нам в гости по делам, отмечают эти детали и хотят приехать вновь и вновь. Также у нас есть торговый центр, в котором продается продукция под брендом «Сделано в Ингушетии»: горный мед, яблоки, рыба, кожа и многое другое.

— Какой, на ваш взгляд, должна быть комфортная среда обитания? Ее основные критерии?

Первый камень строительства современного Магаса 23 февраля 1994 г. заложил первый президент Ингушетии Руслан Аушев. Президент Российской Федерации Борис Ельцин 15 апреля 1994 г. подписал Указ «О строительстве столицы Республики Ингушетия». Этот день отмечается как День города Магаса.



Несколько месяцев в кабинете Беслана Цечоева жил самый настоящий орел, который стал живым символом города. Мэр вспоминает: «Алан то напоминал мне ингушского аксакала, молчаливый облик которого выглядит также величественно, то горца, танцующего лезгинку, раскинув крылья как руки». Недавно орла передали в горное имение. «Скучаю ли по Алану? А как вы думаете? Иногда чувствую его незримое присутствие рядом, кажется, что вот сейчас увижу этот удивительно плавный вдохновляющий полет и захочется жить. Нет! Захочется летать. Вернее, взлететь. Оторваться от земли и почувствовать абсолютную свободу», — делится Беслан Цечоев.

— В первую очередь нужны зеленые зоны — аллеи, скверы. Когда город разбит на много микрорайонов, в каждом из них должны быть такие зоны в шаговой доступности. А в центре города — полноценный парк. Также очень важный элемент в создании комфорта — вечернее и ночное освещение, чистота и порядок на улицах. Отдельная тема — доступная среда для людей с ограниченными физическими возможностями. Мне часто приходят сообщения о нехватке пандусов. Я честно признаю, что на данный момент у нас есть такая проблема. Их должно быть в десятки, сотни раз больше, чем сейчас. Еще один важный элемент комфорта — общественный транспорт. В данный момент городу не требуется большая сеть маршрутов, но мы должны думать о будущем и развивать это направление. Например, прямо сейчас занимаемся проектом трамвая, который адаптирован специально для Магаса. Еще хочу отметить велосипедное движение — это очень важное направление, которое нужно развивать и для удобства, и для здоровья, и для экологии. Надеюсь, это станет одной из фишек нашего туристического направления.

— Магас стал не только продолжателем традиций. Здесь активно внедряются новые урбанистические принципы,

например организация общественных пространств (кинотеатр под открытым небом) и энергоэффективные технологии (светодиодные фонари). Как удастся держать руку на пульсе? Что позволяет городу быть современным, инновационным, комфортным?

— Это стечение обстоятельств. Кинотеатр под открытым небом появился случайно: на площади стоит рекламный щит, обратную сторону которого затянули белой тканью. И тут же на пустом месте возникла идея проецировать на него фильмы. Мы купили один проектор — и теперь бесплатно в течение всего года жители города приходят сюда с семьями, чтобы проводить вечера за просмотром классики советского кинематографа. Это одна из лучших наших идей, которая затмевает другие, даже более масштабные, ведь она объединяет жителей. Приходишь сюда ночью и чувствуешь эту теплоту, потому что люди вместе. В технологиях мы ориентируемся на опыт других городов и стран, пытаемся внедрить все самое лучшее. Энергоэффективные лампы, отдельный сбор мусора — это уже во всем мире известно и востребованно. Такие проверенные практики нас интересуют. Но во всем мы учитываем и свои традиции. Например, в сборе мусора есть отдельный отсек для мучных изделий.

О РАБОТЕ МЭРА

— Каковы оптимальные модели взаимодействия мэра с горожанами? Приходилось ли применять нестандартные, непопулярные решения?

— Да, но я пытаюсь очень вежливо объяснить людям, почему какие-то вещи делать нельзя. В рамках конструктивного диалога. Мнение жителей для меня очень важно, однако есть люди, которые не привыкли жить по правилам городской жизни. Я, как и любой другой мэр, отключаю свои эмоции ради общего дела и ради него готов принимать непопулярные решения, которые могут лишить меня поддержки. Сегодня это решение может быть не принято и некоторые будут против меня, но через десять лет все станет на свои места.

— Отличительная черта жителей Магаса?

— Не хочу критиковать, но у нас есть определенная категория людей, имеющая негативную отличительную черту. Люди не соблюдают правила, пока их не приучишь к порядку. Важный фактор заключается в том, что у нас много тех, кто привык жить в сельской местности, а там соблюдаются особые правила. Но когда эти люди приезжают в город, в место коллективной ответственности, они ведут себя иначе. Это другая культура, городская, которую нужно осваивать и под нее подстраиваться. И на это нужно время. В целом сейчас в Магасе чисто. Но все это делается руками тружеников коммунальных служб.

— Активное присутствие мэра в социальных сетях — дань моде или реальный инструмент?

— Какая-то часть — это работа пресс-службы, а где-то дань моде. Но все же основная задача — продвижение города и его совершенствование. С помощью социальных сетей мы получаем обратную связь, узнаем о проблемах, мнениях, советах. Это реальная возможность для людей в любое время поделиться новостью с нами и всеми жителями. Это настоящий инструмент, который помогает делать город лучше.

— Ваш девиз: «Никто, кроме нас». Расскажите его историю.

— Это девиз ВДВ, но он подходит для жизни любого человека. У них есть еще другой девиз: «Кто, если не мы?» Так вот, в любом деле каждый человек должен задавать себе этот вопрос. Никто, кроме нас, не сделает наш город таким, каким мы хотим его видеть — чистым, красивым. Мы делаем все, что от нас зависит, чтобы архитектурный облик города был современным и в то же время традиционным в честь древнего Магаса.



Население города увеличилось с 2011 по 2016 г. с 100 до 6880 человек.

— Считаете ли вы, что мэрам и главам городов нужно поддерживать квалификацию, принимая участие в образовательных проектах, делиться опытом?

— Это хорошая и крайне необходимая идея. Всегда есть чему поучиться у другого города. Мне такой опыт более чем интересен. И нам, как показывают факты, сегодня есть что показать и чем поделиться с другими более крупными городами, из которых приезжают делегации, различные специалисты, чтобы перенять наш опыт. Возможно, он не такого масштаба, как в других городах, но все же заслуживает внимания.

— В чем вы видите свою основную задачу и в чем — ответственность?

— Главное — создание комфортных условий для жителей нашего города и приезжих. И важно сделать все, чтобы Магас современный не терял связь с Магасом древним. Хочется превратить Магас в город-сказку, как бы пафосно это ни звучало.

Название образовано от столицы средневекового государства Алания, которая именовалась Магасом (разрушена в 1239 г. ордами Батыея). Современный город располагается на месте средневекового Магаса.

Классика под открытым небом – новые традиции городов

Еще совсем недавно концерт классической музыки под открытым небом для наших реалий был, как минимум, экспериментом – захватывающим, впечатляющим, рискованным, решиться на который могли лишь избранные оркестры. И тем не менее в последние годы симфонические open-air, оставаясь в безусловном статусе грандиозного события, входят в культурное пространство все большего числа российских городов.



Международный оперный фестиваль «Казанская осень» по традиции проходит в самом сердце столицы республики – на площади Земледельцев под стенами Казанского кремля, собирая тысячи любителей классической музыки, в том числе и специально приезжающих в Татарстан ради этого большого музыкального праздника.



Прежде всего, с начала 2000-х годов, когда слово «тренд» в отношении симфонических open-air еще не звучало, заметно сместился градус инициативы. Если в начале пути даже самые прославленные музыкальные и театральные коллективы для выхода на открытые площадки искали понимание и поддержку на административном уровне, апеллировали к мировому опыту, идее доступности высокого искусства, то сегодня организация подобных культурных проектов зачастую идет от самих властей, работающих над развитием имиджа и туристической привлекательности региона.

Александр Сладковский
художественный руководитель и главный дирижер Государственного симфонического оркестра Республики Татарстан.

— Создавая международный оперный фестиваль под открытым небом «Казанская осень», мы буквально продавливали этот формат, сталкивались с непониманием – что это и для чего... – Но мы сразу очень высоко подняли планку фестиваля: в первый год – Любовь Казарновская, во второй – Роберто Аланья и Венера Гимадиева, потом был Дмитрий Хворостовский, Симона Кермес. В силу определенных причин «Казанской осени-2016» могло бы не состояться, но организаторы торжеств в честь Дня республики буквально потребовали, чтобы фестиваль был, потому что за шесть лет «Казанская осень» стала неотъемлемой частью нашей культурной традиции.

Ирина Тарасова
сегодня занимающаяся межнациональным и международным культурным сотрудничеством в Академии имиджологии, занимая пост министра культуры Астраханской области, стояла у истоков другого масштабного open-air-проекта «Русская опера в Астраханском кремле», первый спектакль в рамках которого состоялся в 2012 году

— В тот момент, когда возник этот проект, ни у кого в России, кроме нас, не было к нему позитивного отношения, – Все относились скептически: что вы придумали в своей Астрахани, что о себе возомнили? У нас в России всегда все было построено на принципе чудовищной централизации, регионы вели себя скромно, но именно в последние 20-25 лет появились места силы, места, которые этот принцип отринули. Так что не надо говорить: «Мы провинция, мы не можем». Надо жить с ощущением, что здесь, у вас все первое, все самое лучшее.



«Казанская осень - 2016»,
Государственный симфонический оркестр Татарстана
под управлением Александра Сладковского

Летом 2016 года open-air-проект «Симфоночь» в Уфе развернулся триумфально и мощно. На площадке амфитеатра Конгресс-холла провели сразу серию музыкальных вечеров, первый из которых вошел в программу грандиозного международного фестиваля «Сердце Евразии». Каждый из трех фестивалей «Симфоночь» собрал не менее 5 тысяч любителей классической и этно-музыки.



Техническая поддержка симфонических open-air в Казани и Уфе – прокатный департамент компании «Имлайт»



Новый театральный сезон Астраханский театр оперы и балета открыл масштабной опер-аir-постановкой «Сказание о невидимом граде Китеже и деде Февронии». Более 200 артистов, живой и тысячи зрителей, собравшихся на Соборной площади, чтобы стать свидетелями грандиозного музыкально-театрального события. Опера Римско-го-Корсакова стала третьей постановкой, созданной Астраханским театром оперы и балета в рамках проекта «Русские оперы в Астраханском кремле», поддержанного Министерством культуры России.



Генеральная репетиция оперы «Сказание о невидимом граде Китеже и деде Февронии»

— Воссоздать пространство театрального зала под открытым небом, где нет кулис, софитов, декорационных подъемов, на самом деле сложная задача, решить которую позволяет профессиональная расстановка света и использование видеопроекции, поясняет Александр Селезнев, технический директор департамента «Прокат оборудования» компании «Имлайт». — По сути, организовать технически симфонический или театральный опер-air — это почти то же самое, что построить театр за три дня. В проведении таких сложных по концепции и набору оборудования мероприятиях нам помогает огромный опыт инсталляции крупнейших театров страны. В 2012 году «Имлайт» закончил строительство Астраханского театра оперы и балета, а с 2014 года работает с этим театром в формате опер-air.

Обсуждение техзадания по постановке «Сказание о невидимом граде Китеже» начали обсуждать почти за три месяца до премьеры. Главный запрос по свету — много света во всем сценическом пространстве. В результате получился комплект из порядка четырехсот приборов, которого хватило бы на три крупных концертных площадки. Важным условием было применение минимального количества конструкций, чтобы не заслонять храмовый комплекс, составляющий уникальную сценографию спектакля. Для этого были возведены две 13-метровые леерные башни — достаточно смелое решение с точки зрения универсальности, потому как в них разместились и свет, и звук, и проекционное оборудование для 3D-маппинга.

Билеты на премьеру оперы были раскуплены сразу же после объявления начала продаж, причем почти треть — любителями оперы из других регионов. Кроме того, что сама Соборная площадь кремля с трудом вмещала всех желающих проникнуться высоким искусством, в первый день была организована прямая трансляция спектакля на экране, установленном на городской набережной. По самым скромным подсчетам свидетелями этого невероятного события стало не менее 15 тысяч человек.

Александр Жилкин
губернатор Астраханской области

Проведение сложнейших оперных спектаклей на нашей площадке кремля при живой музыке и живом голосе уже стало традицией. Постановки такого масштаба трудно увидеть еще в каком-либо другом театре оперы и балета России. Это подтверждает идеологию Астраханского региона о необходимости постоянной поддержки культуры, что конечно, дает импульс в развитии и гордость за нашу страну, за наш регион

Лариса Анисимова
президент Международного фонда «Академия Арко» по развитию и распространению культуры Европы и Азии

Недавно на форуме, прошедшем в туристическом офисе Российской Федерации в Риме, мы наряду с другими регионами презентовали туристический продукт, направленный на итальянского гостя. И стенд Астраханской области в качестве точки опоры взял опер-air-проект театра оперы и балета, мероприятие очень высокого культурного уровня. И обсуждая туристический маршрут Италия — Турция — Астрахань, мы говорили, что именно событийный туризм может привлечь публику. для развития астраханского региона, и я очень ценю работу всех институтов, в том числе государственных, которые поддерживают данный проект.

Альфредо Санталоччи
директор консерватории «Санта Чечилия» (Рим)

Грандиозная опера, грандиозное событие и грандиозная работа, которая была проведена. Сложнейший шедевр представлен наиболее понятным для публики способом, для публики, которая вполне может и не подготовлена для такой оперы. Конечно, хотелось бы отметить уровень, на котором все было исполнено — хор, дирижер, оркестр, техника. Конечно, зрители были в невероятном потрясении от увиденного! Опер-air очень важен для развития астраханского региона, и я очень ценю работу всех институтов, в том числе государственных, которые поддерживают данный проект.

Галина Зотеева
министр культуры и туризма Астраханской области

Мы все находимся под впечатлением этого грандиозного события. Отдельные слова благодарности хочется сказать коллективу нашего театра оперы и балета и всем сопровождающим службам, которые погрузили нас в мир красоты и гармонии. «Русские оперы в Астраханском кремле» стали доброй традицией уже не только для нашего региона, и очень приятно, что большое количество гостей из других городов пожелало узнать ближе культуру нашего края. Это в том числе и результат активной работы наших туроператоров по презентации оперного проекта.



IMLIGHT LIGHT AND SOUND TECHNOLOGIES

Компания «ИМЛАЙТ», 2016
www.imlight.ru



Инноградды: есть ли у братьев Сколково шанс выжить в отечественных реалиях?



Авторы: Светлана Алексеева, Ксения Бурко

В условиях глобальной урбанизации с каждым годом увеличиваются миграционные потоки из сельской местности и мелких городов в инфраструктурно развитые мегаполисы. Масштабный прирост населения становится препятствием для стабильного развития и приводит к целому ряду негативных трансформаций: уплотнение городской застройки, перегруженность транспортной системы, ухудшение экологии. Чтобы сохранить жизнеспособность, города вынуждены не только расти, но и умнеть.

Концепция smart city принципиально меняет устройство городов и становится залогом их стабильного развития. Использование инновационных технологий повышает эффективность городских служб и качество жизни населения.

Принципы смартизации сейчас активно применяются во многих мегаполисах, среди которых Амстердам, Барселона, Копенгаген, Вена, Нью-Йорк, Берлин, Тель-Авив, Стокгольм. В нашей стране элементы «умного», то есть ресурсоэффективного города постепенно внедряют Санкт-Петербург, Москва и ряд городов Московской области, Казань, Иркутск и другие. В частности, во многих российских городах уже появляются «интеллектуальные дороги», позволяющие эффективно регулировать транспортные потоки и увеличивать пропускную способность дорожной сети. Распространяется технология «Безопасный город», обеспечивающая круглосуточный мониторинг общественных и частных территорий. Современные технологии дают возможность органам власти правильно распределять городские ресурсы, собирать данные и принимать решения, а жителям — сигнализировать о проблемах. Экологически чистые и инфраструктурно развитые, инноградды становятся комфортной средой для успешно развивающихся компаний, а также местом проживания для нынешних и будущих высококлассных специалистов. Наиболее известным зарубежным примером «умного города» стал южнокорейский Сонгдо, расположенный вблизи Сеула и получивший звание самого успешного иннограда в мире.

В России сейчас существует несколько резонансных проектов по созданию таких городов, преимущественно под эгидой государства. Преследуя одни и те же цели, они различаются расстановкой акцентов: где-то упор делается на университетский кластер и научно-технические разработки, как, например, в Иннополисе, а где-то — на бизнес-практиках, такая модель действует в Сколково.

Запущенный в 2010 г., этот проект до сих пор находится на стадии реализации, и если на первых порах его именовали российским аналогом Кремниевой долины, то сейчас энтузиазма относительно развития центра исследований и научных разработок поубавилось. Наиболее значимые вопросы, порожденные опытом Сколково: возможно ли развитие инноградов в российских реалиях и что обуславливает успешность реализации подобных проектов?

ИННОПОЛИС

Местоположение

Иннополис располагается в 40 км от Казани, дорога до центра которой занимает 30 минут на машине и около часа на общественном транспорте.

Цель создания

Развитие ИТ-сектора в ВВП России через привлечение лучших компаний и специалистов в сфере информационных технологий.

Финансирование

Первоначальный объем инвестиций из федерального бюджета России составил 15 млрд руб. Объем частных инвестиций в 2015 г. — 535,9 млн руб.



Основные объекты

Сейчас основными градообразующими элементами Иннополиса являются Технопарк имени Попова и Университет Иннополис. Технопарк представляет собой высокотехнологичный многофункциональный комплекс с центрами разработок, конференц-залами и офисными помещениями, которые сдаются в аренду компаниям, локализующимся в городе. На данный момент осуществляется строительство второго технопарка — имени Лобачевского. Подобные комплексы являются ключевыми объектами особой экономической зоны (ОЭЗ), объединяющей две площадки, общая территория которых составляет больше одной четвертой всей площади города. Университет готовит специалистов в области высоких технологий и реализует научные исследования в ИТ-сфере. Перед поступлением на программы бакалавриата и магистратуры у абитуриентов есть возможность пройти довузовскую подготовку. Для работающих в городе ИТ-специалистов, обучающихся

в университете студентов и их семей построено четыре корпуса общежития, школа, детский сад, несколько многоквартирных домов и таунхаусов, спорткомплекс, медицинский центр и пожарное депо. Идет застройка Иннополиса малоэтажным жильем, улучшается городская инфраструктура.

Развитие событий

Идея создания города будущего под Казанью возникла в 2010 г., и уже через два года под руководством сингапурского архитектора Тай Лиу Кера началось строительство первых объектов. Изначально Иннополис позиционировали как ИТ-деревню, он был рассчитан приблизительно на 50 тыс. жителей. Затем было принято решение о расширении проекта до масштабов города, поэтому потенциальное население Иннополиса возросло до 155 тыс. человек. Уже через три года после начала строительства Иннополис получил официальный статус российского города, а 9 июня того же года состоялось его официальное открытие.

Ежедневно в столицу Татарстана из Иннополиса и обратно курсируют бесплатные автобусы.



Артем Фатхуллин

Директор по городским проектам Иннополиса

В основе наукоградов лежат градообразующие предприятия с большим научным потенциалом. «Умные города» — история про применение современных технологий в городах. Например, внедрение технологий «Интернета вещей» для управления городским хозяйством, использование умных материалов при строительстве и многое другое. Иннополис — это ИТ-город, тут симбиоз хорошего высшего образования, особой экономической зоны для высокотехнологичных компаний и городской инфраструктуры, в которой людям комфортно жить. В России очень однообразная модель внутренней миграции специалистов: из регионов в Москву. При этом информационные технологии — это важное направление, которое необходимо для развития и промышленности, и городского хозяйства, поэтому нужно научиться создавать в регионах условия, которые бы не просто удерживали тех, кого готовят вузы, но и привлекали специалистов извне. Новые компании — это инвестиции, рабочие места, налоги и прогрессивные технологии. Поэтому создание таких территорий, как Иннополис, безусловно, является драйвером для региона.

Проектирование Музея науки и техники в Томске ведется в рамках концепции «ИНО Томск»



Сергей Хмелевский

Директор проектного офиса, венчурный партнер Университета ИТМО

Наукограды появились в СССР и преимущественно представляют собой моногорода с научно-исследовательским ядром. «Умные города» — это новый принцип проектирования и организации городского пространства, появившийся в конце XX в. и основывающийся на бережливом и рациональном подходе. Причем последнее, как правило, относится к мегаполисам и использует технологические инструменты. Основой для возникновения подобных проектов являются инвестиции в новации, которые позволяют реализовать интересные задумки и собирать команды профессионалов. Считаю, что необходимо использовать наукограды и иннограды России в качестве полигонов для внедрения и тестирования новых технологий от разработчиков, там проживающих. Это позволит на местах доводить технологии до прикладного использования, создать собственный задел в сфере «умных городов». Проекты по созданию инновационной инфраструктуры являются драйверами для развития потенциала регионов, новой экономики знаний. И это особенно актуально в кризисные периоды.

ИНО ТОМСК

Местоположение

Первоначальная концепция подразумевала строительство студенческого городка в центре Томска. Однако обновленная и расширенная версия проекта предполагает создание и развитие целого комплекса инновационных построек, находящихся в пределах Томской агломерации.

Цель создания

Создание инновационного территориального центра, в котором концентрируется промышленность высоких переделов, разрабатывается перспективная технологическая база для обеспечения высокого качества жизни и отработки новой модели экономического роста.

Финансирование

До 2020 г. в реализацию ИНО Томска планируется вложить более 200 млрд руб. При этом приблизительно 65% от общей суммы составят инвестиции бизнеса, а оставшиеся 35% — средства федерального и регионального бюджетов.



Основные объекты

Концепция включает пять направлений развития: «Передовое производство», «Наука и образование», «Технологические инновации, новый бизнес», «Удобный и умный город» и «Деловая среда». Для реализации каждого из них строят промышленный, внедренческий, научно-образовательный, историко-культурный, медицинский и спортивный парки. Для развития производственной отрасли планируется создание шести кластеров со специализацией по нефтехимии, ядерным технологиям, лесной промышленности, фармацевтике, медицинской технике, информационным технологиям, возобновляемым ресурсам, трудноизвлекаемым запасам. Развитие научно-образовательного направления предусматривает создание комфортной университетской среды и продвижение томских университетов на российской и международной образовательной арене. Направление «Удобный и умный город» объединяет множество мероприятий, призванных раз-

вивать Томскую агломерацию и повышать качество жизни населения. Инновационное развитие бизнес-отрасли заключается в создании особой экономической зоны — комфортабельной среды для размещения и работы инновационных компаний.

Развитие событий

Осенью 2011 г. правительство России одобрило первоначальную идею создания центра образования, исследований и разработок «ИНО Томск-2020». В течение нескольких лет активно разрабатывался план реализации проекта, возводили первые объекты и кластеры, наращивался объем государственных и частных инвестиций. В 2015 г. правительство России одобрило новую расширенную концепцию, предусматривающую создание в Томской области инновационного территориального центра «ИНО Томск». В том же году был утвержден план мероприятий («дорожная карта») по реализации концепции вплоть до 2020 г.

ТЕХНОПОЛИС GS

Местоположение

Инновационный кластер расположен в особой экономической зоне Калининградской области, вблизи города Гусева (до 2012 г. проект назывался «Технополис Гусев»).

Цель создания

Создание среды для инновационных разработок в сфере информационных и телекоммуникационных технологий, апробация модели инновационного развития малого города.

Финансирование

Генеральным инвестором является частный российский холдинг GS Group (компания — производитель оборудования для приема цифрового телевидения). На 2016 г. объем инвестиций составляет 25 млрд руб.



Основные объекты

На сегодняшний день облик города формируют пять основных элементов: промышленная зона, образовательный и научно-исследовательский центры, жилая зона, бизнес-инкубатор и креативное пространство. В промышленную зону входит шесть производств, специализация которых варьируется от микроэлектроники и радиоэлектронной промышленности до нанотехнологий и инновационного домостроения. Научно-исследовательский и образовательный центры, находящиеся на стадии строительства, будут включать в себя центр подготовки кадров и лаборатории для исследований в сфере микроэлектроники, телекоммуникаций и нанотехнологий. Чтобы создать благоприятную среду для успешного развития малых предприятий, возводится бизнес-инкубатор, а также с 2013 г. функционирует венчурный фонд, финансирующий

перспективные научно-исследовательские проекты. Жилая зона представляет собой коттеджный поселок европейского типа, имеется школа, гостиница и развлекательные и спортивные площадки. Последние вкупе с различными культурно-образовательными пространствами, спортивными и другими основными заведениями становятся основой создающейся в городе креативной среды.

Развитие событий

В 2008 г., после подписания соглашения между администрацией Гусевского городского округа и холдингом GS Group, стартовало создание промышленной зоны Технополиса GS. К 2014 г. было открыто шесть действующих высокотехнологичных предприятий, началось и продолжается строительство жилой и парковой зон, бизнес-инкубатора, учебного и научного комплексов.



Андрей Безруков

Директор по стратегическому маркетингу GS Group

Прежде всего понятия «наукоград» и «умный город» объединяет компонент креативности. Строго говоря, наукоград скорее административный термин, чем урбанистический, под которым понимается городское пространство с высоким научно-техническим потенциалом и научно-производственным комплексом. У креативных городов, стремящихся стать средоточием инноваций, есть три главные задачи: найти инноваторов и выстроить с ними длительные отношения; создать эффективный технологический хаб, до которого могут дотянуться все стоящие новые идеи; попасть в ожидания рынка. Поэтому основой для успешного развития такого проекта станут: «интеллектуальный бульон», технологи, кадры и емкий рынок. Места производства инноваций связаны с потенциальной или реальной инновационной рентой, которая и есть конечный результат их деятельности. Примечательно, что такие города не обязательно становятся драйверами развития только своих регионов. Любая инновация глобальна, и ее эффект тем мощнее, чем больше ее территориальный охват. Если у города, где возникла инновация, есть над ней контроль, то он сам выходит на глобальный уровень и распространяет свое влияние не только на окружающие его территории, но и на другие российские регионы и даже на мировую экономику. Поэтому задача каждого локального инновационного проекта — дорасти до глобального.



Строящийся городской квартал «ВТБ Арена парк» г. Москва

Квинтэссенция комфорта и безопасности

Автор: Светлана Иванова

Безопасность городских территорий — один из самых важных факторов качества жизни людей, значимость которого растет год от года. Согласно исследованию Economist Intelligence Unit (журнал Economist), в топ-5 самых безопасных городов мира вошли Мельбурн, Вена, Ванкувер, Торонто и Калгари. Москва находится на 43-м месте рейтинга по соседству со Стамбулом, Дели, Мумбаи и Мехико. Как решаются сегодня проблемы развития городских территорий? Есть ли примеры застроек, которые обеспечивают комфортное и безопасное проживание? Какой должна быть система защиты жилых кварталов в мегаполисах? Urban report изучил отечественный опыт по обеспечению безопасности современных городских территорий.

Картина московского двора на современный лад

Сегодня застройщики придерживаются концепции «город в городе», которая предполагает создание многофункциональных территорий, предназначенных не только для проживания, но и активного отдыха и семейного досуга. Система безопасности для таких объектов должна учитывать все нюансы и специфику создаваемых городских кварталов. Как правило, защита объектов, находящихся в зоне квартала, и всех его функциональных территорий (жилой, коммерческой, технической) создается единым подрядчиком, который несет ответственность за разработку и реализацию системы безопасности в комплексе.

Одним из наиболее показательных московских тандемов на сегодня можно считать градостроительный комплекс «ВТБ Арена парк» (Ленинградский проспект, 36) и группу «Астерос», выступающую единым интегратором систем комплексной безопасности квартала. Не так давно обе компании объявили о начале работ по реализации мероприятий в области безопасности и развертывания соответствующих систем. Причем «ВТБ Арена парк» подошел к выбору партнера с набором специфических критериев. Дело в том, что строящийся комплекс разрастается вокруг легендарного стадиона «Динамо», реконструируемого по заказу группы «ВТБ». Из-за этого спортивный объект внес свои корректировки в создаваемую систему защиты.

«В результате жесткого отбора ИТ-интеграторов и профильных компаний по безопасности, которые оценивались нами прежде всего по критериям наличия опыта работы на уникальных спортивных объектах, применения передовых технологий с учетом импортозамещения. Также использующих

свой производственный ресурс и базу знаний — выбор был сделан в пользу команды «Астерос», — говорит начальник департамента безопасности ЗАО «УК «Динамо» Сергей Величев [ЗАО УК «Динамо», дочерняя компания банка ВТБ, застройщик и инвестор проекта «ВТБ Арена парк»].

Итак, понятно, что система защиты такого проекта априори не может быть тривиальной, ведь сам по себе «ВТБ Арена парк» — это незаурядный градостроительный объект. Помимо собственно стадиона его отличие в том, что на сравнительно небольшой территории 32 га будет создан целый городской квартал, который объединит ряд функциональных зон: жилых, спортивных, досуговых, гостиничных и так далее. Комплекс по праву можно назвать одним из наиболее амбициозных градостроительных объектов в стране. Общая стоимость строительства «ВТБ Арена парк» оценивается в 110 млрд руб.

По словам Сергея Величева, инфраструктура «ВТБ Арена парк» создается с учетом потребностей самых разных клиентских групп, начиная от горожан, проживающих и работающих на территории комплекса и рядом с ним, и заканчивая туристами из разных стран, спортсменами и болельщиками. Предполагается, что ежедневный трафик территории «ВТБ Арена парк» может достигать 100 тыс. человек. Руководители проекта заявляют о плане в 170 мероприятий в год.

Комплексный подход для современного смарт-объекта

Добиться высокого уровня защиты большого числа разноплановых объектов и территорий возможно только при реализации комплексного подхода. В этих целях «Астерос» планирует создать своего рода «экосистему» безопасности, которая свяжет в единый контур системы защиты и охраны объектов и территорий «ВТБ Арена парк». В рамках проекта будет внедрено несколько десятков систем в составе инфраструктуры безопасности для эффективного предотвращения и реагирования на возможные угрозы.

Для создания комплексной системы защиты на территории «ВТБ Арена парка» предстоит решить ряд задач, основная масса которых ляжет на плечи интегратора. Во-первых, объединенной команде специалистов «Астерос» и экспертов департамента безопасности ЗАО «УК Динамо» необходимо оснастить комплекс техническими и инженерными средствами охраны. Так, согласно проектной документации на объекте будут развернуты системы видеонаблюдения, контроля и управления доступом, оповещения и управления эвакуацией, установлены охранно-тревожные сигнализации и так далее. Во-вторых, на объекте будет создана так называемая чистая зона, вокруг которой будет

создан периметр безопасности, включающий систему видеонаблюдения, билетно- и транспортно-пропускную системы с видео-идентификацией, пешеходные контрольно-пропускные пункты, оснащенные современным досмотровым оборудованием и другие средства общественной безопасности. В том числе предусмотрено применение средств охраны, защищающих от диверсионно-террористических атак.

В-третьих, все подсистемы и элементы, обеспечивающие безопасность «ВТБ Арена парк», будут работать в комплексе с системой сбора и отображения информации. Данные о текущей обстановке из различных источников будут аккумулироваться в центрах ситуационного мониторинга для оперативного контроля и реагирования на возможные угрозы безопасности. Это позволит создавать полную картину события на основе данных, поступающих со всех источников в единый ситуационный центр.

«Безусловно, мы воспользуемся опытом, полученным за время работы на олимпийских объектах в Сочи, но вместе с тем рассчитываем получить новые навыки и существенно обогатить нашу экспертизу в части комплексной безопасности объектов и территорий массового скопления людей», — резюмирует глава дирекции комплексной безопасности группы «Астерос» Владимир Шелепов.

«ВТБ Арена парк» сегодня по праву можно назвать градостроительным проектом, который, по крайней мере в нашей стране, не имеет аналогов: он объединит на своей территории объекты культурного населения и современную жилую, спортивную и деловую инфраструктуру. Создаваемая «экосистема» безопасности имеет все шансы стать своеобразным эталоном в деле защиты многофункциональных и разнородных по составу территорий. ■

Досье Urban report: группа «Астерос»

Группа «Астерос» специализируется на реализации комплексных проектов в сфере построения инженерной и ИТ-инфраструктуры, создания систем безопасности, предоставления услуг консалтинга и так далее. Интегратор имеет большой опыт по обеспечению безопасности крупных инфраструктурных объектов, в том числе в рамках подготовки к Олимпийским играм в Сочи. Например, компания реализовала проект по созданию периметра безопасности олимпийской деревни прибрежного кластера, внедрила систему видеонаблюдения и создала ситуационный центр в рамках проекта «Безопасный город» в Сочи. Кроме того, «Астерос» разработала концепцию безопасности территории олимпийского комплекса «Лужники» на период проведения ЧМ-2018. На данный момент интегратор осуществляет работы по организации физической защиты территории ОК «Лужники».

В обеспечении безопасности «ВТБ-Арена парка» будут использованы инновационные подходы и лучшие в своем классе средства безопасности.



Проект стадиона «Динамо» г. Москва



Что нужно знать о зимней езде на велосипеде?

Беседовала: Зарина Кабисова

Об опыте организации велоинфраструктуры вне сезона Urban report поговорил с консультантом администрации финского города Оулу Пекка Тахкола и менеджером шведского проекта по развитию велоструктуры Риккардом Ваерном.



Пекка Тахкола



Риккард Ваерн

— Как удалось привлечь внимание чиновников и превратить идею в работающую систему?

Пекка Тахкола: Я работаю в тесном контакте с администрацией, мы занимаемся разработкой стратегии развития велосипедной инфраструктуры. Убедить власти в необходимости строительства велодорожек хорошего качества и всего необходимого технического обслуживания не так уж трудно. Все потому, что велоспорт очень выгоден для города. Согласитесь: если вы создаете комфортные условия для жителей, то улучшается качество всей экономики. Дешевле строить велодорожки и улучшать здоровье людей, обратить внимание на причины экономического упадка, нежели бороться с последствиями.

Риккард Ваерн: Нужно четко сформировать цели и найти единомышленников. Идея нашего проекта в том, что правительство предоставляет бесплатные велосипеды для жителей, которые готовы в течение шести месяцев хотя бы три раза в неделю сменить автомобиль на велосипед. При соблюдении определенных условий получить велосипед можно бесплатно, а в течение полугода принять решение о будущей покупке. В городах — участниках эксперимента есть свой собственный менеджер, который выступает в качестве местного представителя и адаптирует условия проекта к локальной территории. Правительство приобрело для участников проекта несколько видов велосипедов: попробовать себя можно на обычном городском велосипеде, электрическом, грузовом, складном, велосипеде с прицепом и даже трицикле.

— Какие еще позитивные стороны у использования велосипеда?

Риккард Ваерн: Существует две городские проблемы, которые актуальны в любой части мира, — транспортная и проблемы здоровья населения. Наш проект рассчитан на долгосрочную перспективу, конечный результат — чтобы житель использовал велосипед вместо машин, не только пока работает городская система, но и в течение всей своей жизни. Работа с населением не должна заканчиваться на строительстве дорожек, необходимо рассказывать о велосипедной инфраструктуре, привлекать новых людей. В рамках нашего проекта устраивают специальные вечера с экспертами, которые помогают подобрать правильный велосипед и индивидуальный график использования. Чтобы проследить, как езда на велосипеде может повлиять на здоровье населения, мы провели исследование, результаты которого оказались ошеломляющими: большинство людей использовали свои велосипеды гораздо чаще, чем диктовали условия участия в программе. А результаты медицинского осмотра показали, что здоровье населения улучшилось.

Пекка Тахкола: Прежде всего, вождение автомобиля стоит денег. Использование велосипеда в качестве транспорта экономит ваши сбережения, снижает уровень шума и количество аварий в городе, улучшает качество воздуха. И вам даже не нужно менять машину на велосипед. На самом деле, как правило, 50–60% всех поездок на машине не превышает 5 км. Большинство из них можно было бы проделать на велосипеде. А если у вас есть электронный велосипед, вы можете легко проехать 20 км и больше.

— Что делать с дорогами зимой? Посыпать солью, сахаром или лопата все же надежней?

Пекка Тахкола: В нашем городе во время снегопадов в первую очередь очищают велосипедные и пешеходные дорожки, а только потом автомобильные дороги. Наиболее важные и часто используемые велодорожки должны быть готовы до семи утра. Конечно, нужно хорошее качество обслуживания в зимний период, чтобы обеспечить безопасность.

— То есть для велосипеда не нужно никакого специального оборудования? Водители, например, «переобувают» автомобили зимой, велосипедистам делать это необязательно?

Пекка Тахкола: Если зимнее содержание дорог поддерживается хорошо, то вам не нужны шипованные шины. Но если специальное оборудование заставляет вас чувствовать себя более комфортно и стабильно, сделайте все, чтобы получить удовольствие от езды. В Оулу только 33% велосипедистов используют шипование, остальные 67% обходятся без него.

Риккард Ваерн: В Швеции ситуация несколько иная. Даже если обслуживание велосипедных дорожек превосходное, вероятно, на дороге будут образовываться ледяные пятна. Поэтому зимние шины сделают езду намного проще. Так считают и в правительстве. Также важно оборудовать транспорт светоотражателями и фонариком, это регулируется законом. В любом случае важен комфорт и контроль. Нужно иметь в виду, что велосипед зимой реагирует не так, как летом, и соблюдать правила безопасности.

— Вы наверняка знаете, что в Москве успешно работает проект по прокату городских велосипедов. Нужно ли небольшим городам перенимать подобный опыт? Для мегаполисов это выгодно, но стоит такой проект, безусловно, дорого. Будет ли его реализация рентабельна за МКАД?

На самом деле, как правило, 50–60% всех поездок на машине не превышает 5 км. Большинство из них можно было бы проделать на велосипеде.

Риккард Ваерн: Я никогда не слышал об этом, но звучит великолепно. Я согласен, что, к сожалению, подобная система работает только в больших городах.

Пекка Тахкола: Я знаком с московской программой и думаю, что в таких городах, как Москва, Париж, Лондон и Нью-Йорк, она работает прекрасно. В мегаполисах постоянно пробки и заторы, не так много людей имеют собственный велосипед, даже хранить его сложно и проблематично. Кроме того, если у вас нет своего велотранспорта, городские велосипеды дают вам простой шанс попробовать. Но это немного меньше нужно в таких городах, как Оулу, где расстояния на дорогах короче. Здесь лучше создавать комфортные условия и призывать людей приобрести свой собственный двухколесный транспорт. Когда все сделано должным образом, это действительно стоит тех денег.

— Москва и Санкт-Петербург — города, где расстояние от спальных районов к центру достаточно большое. Мало кто согласится каждый день проезжать на велосипеде по 20 км.

Пекка Тахкола: Конечно, вы можете взять ваш велосипед в поезд электрички или спуститься с ним в метро. Можно купить электронный велосипед и смело забыть о расстоянии. Но самым большим потенциалом этот вид транспорта обладает на более коротких расстояниях. Нереально предположить, что все поездки люди будут совершать на велосипеде, нам это и не нужно. Люди, которые живут далеко от центра города, в любом случае перемещаются внутри своего района, посещают друзей, ездят в местные магазины и супермаркеты. Они могут использовать велосипеды для таких поездок. В Санкт-Петербурге живут больше 5 млн человек, если бы каждый совершал хотя бы одну короткую поездку в неделю, за год жители города проехали бы по велосипедным дорожкам 260 млн раз. Все, что я хочу сказать: главное, показать людям, что езда на велосипеде — это быстро, легко и комфортно. **Риккард Ваерн:** У нас в Швеции есть похожая проблема: множество людей каждый день ездят на работу в соседние города. И решение здесь одно — совместить езду на велосипеде и на общественном транспорте. Знаете, у нас есть отличная идея — придумать систему поощрения для людей, которые используют складные велосипеды. В течение следующего года мы хотим реализовать проект совместно с поставщиками общественного транспорта.



Дмитрий Лимонов
Главный технолог
ООО «УЗПМ»

Зимой в России содержание велодорожек ничем не отличается от содержания пешеходных зон. Если смотреть на разные города, то мы увидим, что коммунальные службы используют для обработки все имеющиеся средства — от песка с солью до современных противогололедных материалов. Разницу между результатами увидеть несложно. Песок с солью справляется при температуре до -10 °C, а после снова замерзает и превращается в грязную ледяную корку — в отличие от современных противогололедных материалов, которые полностью растворяются и работают до -35 °C, помогая сохранить чистоту и безопасность. Яркий пример — Москва: там применяют многокомпонентные реагенты с мраморной крошкой.

Условия уборки и движения сильно разнятся на тротуарах, дорогах и мостах. Например, для уборки дорог требуется реагент, который бы быстро плавил лед, поддерживал концентрацию рассола при низких температурах на протяжении трех-пяти часов и обладал повышенной вязкостью.



Сергей Воробьев: «Мы формируем комфортную среду для проживания»

Распространенная во всем мире практика ленд-девелопмента в России пока широко не применяется. В Екатеринбурге компания «Форум-групп» на примере проекта района «Солнечный» доказала работоспособность данной модели. Генеральный директор «Форум-групп» Сергей Воробьев рассказал, чем комплексное развитие территории выгодно для застройщиков и какие перспективы открываются перед жителями будущего района.

Строительство района «Солнечный» является одним из крупнейших проектов по развитию Екатеринбурга за последние несколько лет. Что побудило перейти от локальных жилых и коммерческих объектов к столь масштабному проекту?

— Толчком послужили изменения на рынке. Екатеринбург со всех сторон окружен заводами разного профиля и калибра, а в центре развернулась борьба между застройщиками за выгодные участки. Это вызвало рост цены за землю, а соответственно, и цены за жилье. Мы решили ввести в оборот землю, которая раньше не использовалась. Для этого нашли рядом с городом свободную от промышленного производства территорию, которая раньше использовалась для сельского хозяйства, то есть она экологически благополучна.

В чем уникальность проекта «Солнечный»?

— Инновационность жилого района «Солнечный», во-первых, заключается в том, что «Форум-групп» выступает в нем в роли генерального застройщика: холдинг привлекает строительные компании на конкур-

ной основе и создает для них условия для работы на площадке. Компания берет на себя планирование территории и обеспечение каждого пускового участка коммуникациями и дорогами. Подрядчики не тратят средства на приобретение земли и решение других технических вопросов и могут сосредоточить все силы на строительстве зданий.

Сегодня на площадке «Солнечного» помимо «Форум-групп» работают четыре партнерские строительные компании: «Брусника. Екатеринбург», группа компаний «Виктория», ГК «Астра» и «Синара-Девелопмент», но в проекте есть место и для новых партнеров. Ко всем застройщикам предъявляются требования, касающиеся опыта строительства и финансового состояния, а к возводимым объектам — единые требования качества, исполнение которых контролирует генеральный застройщик. Конкуренция стимулирует создание интересных покупателям архитектурных решений, решений по планировке, вариантов наполнения дворов и ценовых предложений.

Во-вторых, уникальность «Солнечного» заключается и в комплексной застройке. Такой подход позволяет решить большинство проблем, актуальных для других территорий Екатеринбурга. Так, в районе проводятся новые инженерные коммуникации, в которых применены энергосберегающие технологии. Парковки выносятся за пределы дворов, а дворовые территории предназначены для игровых детских и спортивных площадок. В «Солнечном» действует система безопасности с инженерным обеспечением, а также система управления районом.

Чем, помимо удачной планировки, район может привлечь потенциальных покупателей жилья?

— «Солнечный» представляет собой комфортную, безопасную и отвечающую всем современным запросам горожан среду для проживания. Безусловно, будущих жильцов привлечет высокое качество инфраструктурных решений. В проекте учтены все необходимые для жизни социальные, рекреационные и торговые объекты.

Причем насыщенное коммерческое ядро вынесено за пределы жилой застройки, хотя и остается в шаговой доступности. А в центре района планируется развивать социальную инфраструктуру — детский садик с местом для развивающих кружков, спортивным и игровым блоком, школу, спортивный комплекс. Ближе к центру плотность жилья должна постепенно снижаться. На границах района расположатся кварталы с большей высотой и плотностью.

Июминкой района станет система из нескольких небольших парков, связанных пешеходными бульварами и велосипедными дорожками. Там люди смогут заниматься спортом или просто совершать прогулки.

Судя по описанию, жилье в районе, несмотря на доступную цену, скорее относится к классу комфорт. Кто ваш покупатель в первую очередь?

— Сейчас наша база — люди со средним достатком, которые решили переехать туда, где недорогое жилье. Сегодня плата за проживание в «Солнечном» за 1 кв. м получается в два раза ниже, чем в среднем по городу, благодаря собственным системам регулирования электроэнергии и отопления.

Но основная доля покупателей — молодые семьи, чьи доходы растут и, что немаловажно, чьи семьи становятся больше. А значит, возрастают и требования к жилью. В итоге «Солнечный» будет рассчитан на людей разного возраста, с разным уровнем доходов, социальным и семейным статусом, но при этом с единым желанием жить в качественно новой, комфортной среде.

Июминкой района станет система из нескольких небольших парков, связанных пешеходными бульварами и велосипедными дорожками. Там люди смогут заниматься спортом или просто совершать прогулки.

Как идея сбалансированного сообщества жителей отразится на архитектурной концепции района? У вас разработана единая концепция или архитектура будет меняться от дома к дому?

— Концепцию и мастер-план территории мы разрабатывали вместе с местными архитектурными бюро. Мы создали градостроительные нормы: уличную сеть, инфраструктуру, компактные жилые кварталы, парковые и пешеходные зоны. Кварталы могут быть разными, но в их архитектуре приходится учитывать заданную высотность, плотность, красные линии, которые обозначают, где должны находиться фасады, как далеко может выступать входная группа, балконы. Заданы размеры дворов, требования к инженерной инфраструктуре внутри дома, к парковке, правила благоустройства. В этих рамках архитекторы, приглашенные застройщиками, могут предлагать собственные идеи. ■





Белгород

Стартовал проект по созданию пешеходной улицы «Старый Белгород»

Строительные работы должны завершиться в 2017 г.

Пешеходной сделают улицу 50-летия Белгородской области. На участке между проспектом Славы и Преображенской улицей демонтируют асфальтовое покрытие, установят малые архитектурные формы и инфраструктуру для пешеходов. Кроме того, предусмотрено благоустройство территории между Преображенской улицей и Белгородским проспектом. Впоследствии здесь будут проходить открытый городской арт-фестиваль и фестиваль уличных искусств «Белая маска».

Воронеж

Представлена концепция развития Петровской набережной

Проект развития набережной включает в себя строительство спортивно-оздоровительного комплекса с бассейном и центра воздухоплавания. На правом берегу Воронежского водохранилища появятся летний кинотеатр, фуд-корт, детская игровая площадка, парковка, площадка для настольного тенниса, роллердром, скейт-парк, площадка для активного спорта, велосипедная и беговая трассы.



Архангельск

Большой граффити-проект реализован на набережной

На набережной Северной Двины создано 500-метровое граффити «Архангельск — город четырех веков». В проекте участвовало более 20 художников из Архангельской и Мурманской областей. На набережной появились изображения поморов, Ивана Грозного, Михаила Ломоносова, исследователя Арктики Ивана Папанина, Михайло-Архангельского монастыря и Соловецких островов. Проект реализован при поддержке местных властей и Российского военно-исторического общества.

Волгоград

Реконструируют площадь и сквер

В рамках реконструкции на площади у центра культуры «Авангард» в Кировском районе Волгограда появятся декоративные малые формы, клумбы, антивандальные скамейки и пешеходный фонтан. Фонтан-шутиху выполнят в форме лабиринта. В сквере благоустроят и озеленят территорию, заменят наружное освещение. Планируют установить три памятника: основателю поселения Отрадное графу Никите Бекетову, купцу Василию Лапшину и генералу Михаилу Шумилову.

Брянск

Разработан новый Генеральный план города

До утверждения градостроительного документа в Брянске действовал Генплан 1994 г. Новый план предусматривает сбалансированное развитие Брянска по пяти функциональным зонам: жилым, общественно-деловым, промышленным, транспортным и рекреационным. К зонам отдыха отнесено около 40% территорий.

Нижний Новгород

Открылся новый детский сад в рамках государственной программы

Детский сад рассчитан на 19 групп (350 мест). Пока из них открыто только шесть, остальные должны заработать к началу следующего учебного года. В детском саду оборудована столовая и спальные комнаты, медицинский блок, компьютерный класс, кабинет логопеда, психолога и физкультурный зал. Строительство дошкольного учреждения велось за счет средств, выделенных из бюджетов трех уровней: городского, областного и федерального. Его стоимость составила 353,35 млн руб.



Владивосток

Открылся Приморский океанариум отделения РАН

В нем представлено более 500 морских и пресноводных видов, беспозвоночных, рыб, птиц, морских млекопитающих.

На Русском острове для посетителей открылся Приморский океанариум Дальневосточного отделения Российской академии наук. В его состав вошли два корпуса: экспозиционный, где располагается дельфинарий, и научно-адапционный. Наблюдать за морскими обитателями посетители смогут из подводного тоннеля шириной 2,5 м и длиной 70 м, оборудованного движущейся дорожкой.

Владимир

Обсуждается возведение подвесного пешеходного моста

Мэрия Владимира вынесла на обсуждение жителей идею архитекторов о строительстве подвесного пешеходного моста. Если проект состоится, мост станет продолжением пешеходного маршрута на Георгиевской улице и протянется от обзорной площадки у здания Старой аптеки до памятника князю Владимиру на Большой Московской улице.



Воронеж

Разработали уличный кинотеатр в виде кита

Арт-объект представили на международной ландшафтной выставке-ярмарке «Воронеж — город-сад». Это мобильный уличный кинотеатр высотой 6 м и длиной 9 м. Авторами проекта выступили воронежские художники и инженеры совместно с кинотеатром Star&Mlad. После выставки кинотеатр продолжит работу на открытых площадках города весной и летом.

Новосибирск

Создается сибирский культурно-образовательный кластер

Кластер объединит четыре федеральных учреждения культуры Новосибирска: Академический театр оперы и балета, Консерваторию имени М. И. Глинки, специальную музыкальную школу и хореографический колледж. Уже разработан устав объединения, аббревиатура которого (СКОК) отсылает к балету Сергея Прокофьева «Стальной скок». В дальнейшем он должен быть согласован с Министерством культуры и зарегистрирован в Минюсте.

Новосибирск

ЦУМ после реконструкции станет многофункциональным lifestyle-комплексом

Проект реконструкции новосибирского ЦУМ разработали специалисты компаний IDEM и Portner Architects. Общая площадь комплекса составляет 13 тыс. кв. м. Формат lifestyle подразумевает акцент на развлечениях и досуге. В обновленном ЦУМ досуговая зона займет до 50% от общей площади торгового центра. Среди прочего она будет включать в себя большой книжный магазин и художественную галерею. На первом этаже расположится кофейня, а на верхнем — ресторан с террасой и выходом на крышу.

Рязань

Реализуется концепция архитектурной подсветки зданий

Концепцию контурной подсветки домов, спектр света, варианты фасадного освещения и типы применяемого оборудования разработали в администрации Рязани. На первом этапе проекта запланирована подсветка фасадов более 20 домов, расположенных на центральных улицах города. Затраты на монтаж возьмут на себя собственники помещений.



Екатеринбург

Выбран лучший проект по развитию комплекса «Екатеринбург-Сити»

Проект «Медная гора» завоевал первое место на международном форуме высотного строительства 100+ Russia.

Его разработкой занималось ульяновское архитектурное бюро «Простор». По замыслу авторов, образ «Екатеринбург-Сити» отсылает к сказам старого Урала Павла Бажова и Уральским горам. В центре высотки находится фонтан и скульптура Хозяйки Медной горы в образе ящерицы. Всего на конкурс представлено 43 проекта. Призовой фонд составил 1 млн руб.

Екатеринбург

Построена крупнейшая в регионе школа

Новый образовательный комплекс рассчитан на 1000 школьников, учащихся в одну смену. В нем есть библиотечно-информационный центр, актовый зал, бассейн, столовая, мастерские, спортивный зал, гимнастический и тренажерный залы, стадион с искусственным покрытием и зоны отдыха. Школа оснащена лифтами и пандусами, чтобы обучение было доступно детям с ограниченными возможностями. Стоимость строительства составила более 1,75 млрд руб.



Екатеринбург

Одобрена концепция нового парка в Ботаническом микрорайоне

Концепция развития парковой зоны согласована градостроительным советом Екатеринбурга. Автором проекта выступило архитектурное бюро OSA. Парк находится в границах улиц Юлиуса Фучика и Академика Шварца. Здесь появятся фитнес-зоны, игровые комплексы, спортивная и детская площадки, амфитеатр с трибунами, каток и арена. Вокруг парка проложат велосипедную дорожку.

Уфа

После реконструкции в парке сделали три видовые площадки

Началась реконструкция Солдатского озера в парке имени И. Якутова. Первая площадка расположится в северной части озера вдоль длинной стороны акватории. Вторая — в северо-восточной. Третью запланировано обустроить в юго-восточной части озера и оборудовать спусками к воде. Покрытие площадок и лестничных сходов выполнят из гранита. Реконструкция должна завершиться к 2019 г.

Самара

Открыли две крупные школы

Школа, рассчитанная на 2000 учащихся, открылась в жилом микрорайоне «Крутые ключи». В образовательном учреждении два спортзала и два зала для гимнастики, бассейн, актовый зал, медиатека, столовая и музей. На территории построен стадион и спортивные площадки. Вторая школа, вмещающая 700 человек, начала работать в микрорайоне Волгарь. Здание состоит из шести корпусов, где находится спортивный блок, блок для начальных классов, игровые зоны и актовый зал.

Челябинск

Представлены проекты визуальных решений для ключевых объектов

В рамках международного конкурса Archchel-2020 архитекторы представили эскизные проекты трех объектов: аэропорта, конгресс-центра и набережной реки Миасс. Жюри отобрало по три проекта в каждой номинации. Впоследствии их вынесут на общественное голосование, а лучшие проекты будут рекомендованы для реализации в рамках подготовки к саммитам ШОС и БРИКС.



Иркутск

Открылся крупный торговый центр с гостиницей

Многофункциональный торговый центр «Новый» открылся на Советской улице.

Проект ТЦ разработала итальянская компания Baratelli & Cadamuro Associati. В «Новом» 12 кафе, кинотеатр с пятью кинозалами и развлекательным центром, 132 магазина, салон красоты, подземная и открытая парковки. В 2017 г. запланировано открытие четырехзвездочного отеля и фитнес-центра.

Иркутск

Подведены итоги всероссийского конкурса на лучшую архитектурную концепцию нового квартала

«Квартал XXI века» расположится на месте неработающей ТЭЦ на набережной Ангары. В новом квартале предусмотрена жилая застройка, пространство для отдыха и коммерческая недвижимость. По инициативе Дениса Мацуева здесь также планируется построить концертный зал симфонической музыки на 1200 мест. Победителями конкурса стали три архитектурных бюро: «Студия44», «Институт территориального развития» и «Горпроект».



Москва

Построят бизнес-центр в стиле бионики

Проект разработало архитектурное бюро «Гинзбург Архитектс». Здание планируется возвести на юго-западе Москвы, неподалеку от станции метро «Калужская». Фасад облицуют титаново-цинковыми панелями, металлические части будут чередоваться со структурным остеклением. Вестибюль первого этажа объединит несколько функциональных зон в общественное пространство со входом со стороны улицы Архитектора Власова и Обручева.

Омск

Разработан проект комплексного благоустройства микрорайона

Благоустроят территорию в границах улиц 70 лет Октября, Крупской, Дмитриева и бульвара Архитекторов. Создадут несколько функциональных зон: рекреационную, место для активного отдыха и спорта, пешеходный бульвар. В рамках программы построят новые тротуары, пешеходные и велосипедные дорожки, озеленят территорию. Общая стоимость работ более 10 млн руб.

Ульяновск

Реконструируют заброшенный парк

Парк «Прибрежный» разделят на несколько территорий и отдадут в аренду. В течение пяти лет запланировано обустроить пляж и спуск к реке, установить смотровые площадки, построить пирс, кемпинг и лодочную станцию. Будут оборудованы специальные тропы для скандинавской ходьбы, проложены веломаршруты и лыжные трассы. Сейчас создается общественный совет, в состав которого войдут жители, готовые принять участие в развитии парка.

Иваново

Представлен проект капитального ремонта Вокзальной площади

Ремонт Вокзальной площади осуществят в три этапа. Сначала реконструируют проезжую часть, затем места для стоянки городского, пригородного и личного автотранспорта. Третий этап предполагает строительство автостанции. Общая стоимость работ составляет 110 млн руб. Эти средства выделит городской бюджет. Завершить реконструкцию планируется к середине 2017 г.





Санкт-Петербург

Подведены итоги архитектурно-градостроительного форсайта

Тема конкурса в этом году: «Петербург-2026. Пространство утопии и прагматики». Первое место жюри присудило команде архитектора Сергея Падалко. Ее участники предложили концепцию жилого строительства будущего, представляющую собой функциональный модуль-куб. Из подобных кубов, по замыслу авторов проекта, можно собрать что угодно: будь то небоскреб или форт на воде.

Грозный

Открылась первая в городе велодорожка

Велосипедная трасса протяженностью порядка 4 км проходит на выделенных полосах по тротуарам и вдоль проспекта имени А. Кадырова. Дорожка покрыта специальным резиновым слоем с антискользящим эффектом. Для велосипедистов Грозного также оборудовали пункты велопроката.

Казань

Представлена концепция обновления лесопарка

Благоустройство Горкинско-Ометьевского лесопарка будет вестись с минимальным вмешательством в экосреду, поэтому основные инфраструктурные объекты расположат на территории междулесья. Здесь построят входную группу с многофункциональным центром, сценическую площадку и зону отдыха. Пешеходные тропы оборудуют твердыми покрытиями, вдоль тропинок установят освещение. На территории лесопарка планируется открыть фестивальную и смотровую площадки, а также проложить велодорожки.



Казань

После реконструкции открылся парк Урицкого

Концепцию реконструкции под названием «Парк, любимый с детства» разработало архитектурное бюро Evolution.

В парке благоустроили набережную озера, установили новое ограждение и сделали деревянные спуски к воде. По просьбам велосипедистов через парк проложили транзит, продолжающий веломаршрут из города на Лебяжье озеро. Парк оснащен спортивной инфраструктурой: зоной для воркаута, площадками для игры в волейбол, баскетбол, мини-футбол.



Краснодар

Рядом с жилым комплексом благоустроят набережную

Разработан проект благоустройства берега реки Кубани рядом с жилым комплексом «Белые паруса». Застройщик должен возвести берегозащитные сооружения, построить прогулочную зону, пешеходные спуски к воде, выполнить озеленение и установить уличное освещение. Проект уже прошел государственную экспертизу и сейчас направлен в краснодарский департамент архитектуры для получения разрешения на строительство.



Красноярск

Разработан проект входной зоны парка флоры и фауны «Роев ручей»

Проект разработала архитектурная мастерская «Тектоника».

По замыслу авторов, во входной зоне разместятся кассы, ресторан, комната матери и ребенка. Планируется сделать эксплуатируемую кровлю, комнату экскурсоводов, фотографа и стойку с информацией. В будущем «Роев ручей» должен стать центром экологического комплекса, в который войдут заповедник «Столбы», Ботанический сад имени Крутовского, а также фан-парк «Бобровый лог».



Омск

Вместо аварийной школы построили образовательно-оздоровительный комплекс

Новый комплекс включает школу, детский сад и физкультурно-спортивный центр. Он рассчитан на 550 мест и оснащен современными лабораториями для занятий по биологии, химии и физике. Оборудовано три спортивные площадки, залы для занятия лечебной физкультурой и ритмической гимнастикой, медицинский кабинет. Для маломобильных групп установлены электронные подъемники. Стоимость строительства составила свыше 450 млн руб.

Ульяновск

Детскую библиотеку переформируют в академию чтения

Детская библиотека имени Аксакова после реконцепции станет культурной площадкой. Для каждой возрастной категории создадут отдельное пространство, в котором будут залы для групповых занятий и зоны для индивидуальной работы. Здесь будет игровая комната, детская гостиная, зал раннего развития. Второй этаж отведут подросткам, поставят отдельные кабинки для индивидуальной работы. Также запланировано создание конференц-зала, кинозала, зимнего сада и смотровой площадки.

Чита

Построят мост Влюбленных

В парке Дома офицеров началось строительство моста Влюбленных. Пешеходный мост соединит центральную аллею с западной частью парка ОДОРА. По нему посетители смогут выйти к танцевальной площадке «Музыкальная беседка». На кованые ограждения моста молодожены, по традиции, смогут вешать свои замки счастья.

Ярославль

Реконструировали парк

Парк рядом с госпиталем ветеранов открылся после двухлетней реконструкции. Благоустроены новые зоны отдыха, дорожки отделаны тротуарной плиткой, установлены лавочки, проведено озеленение. Для занятий спортом в парке появилось несколько площадок: для катания на роликах и воркаута, детская и футбольная площадки. Объем финансирования составил около 20 млн руб.



Красноярск

Благоустривают новое пространство для архитекторов и ландшафтных дизайнеров

Парк «Сончас» появится на территории острова Отдыха. Он станет открытой площадкой для дизайнеров и архитекторов, которые смогут реализовывать здесь свои идеи. Парк делится на четыре зоны отдыха: аквадром, зона инсталляций, дневного сна и барбекю. Пока установлен только первый арт-объект — навес от солнца «Одеяло». Он разработан красноярской Студией промышленного дизайна и архитектуры в рамках конкурса «Ты — город».

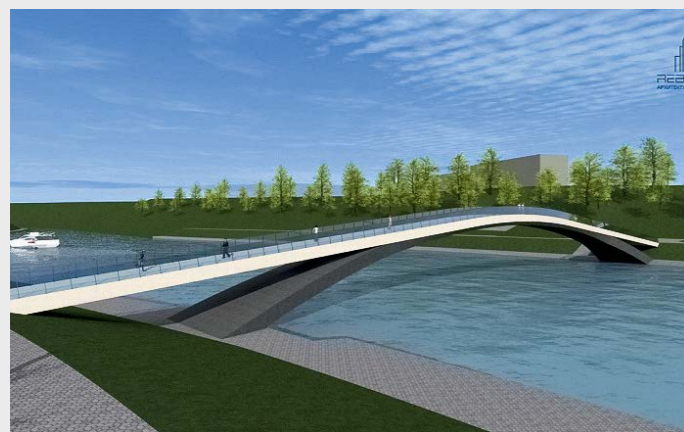


Симферополь

Утвержден Генеральный план города до 2035 г.

Он включает в себя реконструкцию аэропорта, строительство железнодорожной станции и ТПУ.

Градостроительный документ утвердил Симферопольский городской совет. В частности, Генплан предусматривает обновление двух набережных (Салгира и Малого Салгира), увеличение рекреационных зон, парков и скверов (до 1,2 тыс. га), а также строительство выставочного зала, планетария, 14 библиотек и центра детского театрального искусства. Построят 62 детских сада на 14,6 тыс. мест, 15 школ на 10,4 тыс. мест, общеобразовательную организацию для детей с ограниченными возможностями на 240 мест, 80 организаций дополнительного образования на 22 тыс. мест.



Орел

Представлен проект пешеходного моста через Оку

Проект разработало архитектурное бюро Rebrus. Мост соединит Советский и Железнодорожный районы города. На конструкции сделают корундовое покрытие, чтобы пешеходы не скользили в гололед. Проектно-сметная документация уже готова и прошла экспертизу. Планируемая стоимость объекта 280 млн руб.

Ставрополь

Разработан план реконструкции парков

В основе концепции, одобренной администрацией Ставрополя, лежит функциональное зонирование территории по сферам отдыха. Речь идет о развитии Центрального парка и парка «Победа». Для того чтобы создать пешеходную инфраструктуру, центральные аллеи расширят, демонтировав ларьки. В планах развитие мемориальной зоны, создание рекреационных зон, установка садово-парковой мебели.

Сыктывкар

Завершились работы по благоустройству Кировского парка

Заменяли асфальтовое покрытие пешеходных дорожек, озеленили территорию, сделали новые бордюры и светильники, установили 100 новых скамеек, отремонтировали лестницы, оборудовали места для съезда колясок. В ближайшее время начнется оборудование спортивной площадки. Некоторые зоны парка остались свободными — что там появится, решат горожане. Работы обошлись в 51 млн руб.

Тольятти

Построят вторую очередь технопарка «Жигулевская долина»

Площадь земельного участка под вторую очередь технопарка 27,5 тыс. кв. м. Стоимость строительства производственных корпусов составляет 877 млн руб. Из них 247 млн выделит Фонд развития моногородов, а остальную сумму — частные инвесторы. Строительство второй очереди технопарка должно помочь диверсифицировать экономику Тольятти, зависимую от главного предприятия города — завода «АвтоВАЗ». Реализация проекта завершится в 2017 г.



Пермь

Разработана концепция реновации одной из городских улиц

Речь идет о реновации участка улицы Революции (от Комсомольского проспекта до Сибирской). В планах также ремонт территории вдоль стадиона «Юность». Там установят скульптуры на спортивную тематику, сделают сквер и павильон для проката велосипедов. Концепция включает и часть территории на углу с Комсомольским проспектом. Здесь создадут переходную зону.



Тверь

Презентован проект «Тверь-Сити»

Бизнес-центр задуман как интеграционный проект между Москвой и регионами.

Бизнес-центр состоит из двух 16-этажных корпусов общей площадью 180 тыс. кв. м. Он рассчитан преимущественно на крупные и средние компании Москвы и Санкт-Петербурга, которые смогут открыть в Твери свои бэк-офисы. Здесь построят паркинг, торгово-спортивный центр и гостиницу. Проект также предполагает модернизацию близлежащих железнодорожного и автовокзала. С «Тверь-Сити» их соединит 400-метровый траволатор. Реализовать проект должны до 2025 г. Объем инвестиций составляет 7,5 млрд руб.



Тамбов

Создадут многоуровневый сквер

Новый сквер появится в микрорайоне Уютный в рамках строительства жилого комплекса. Первый ярус площадью 1,5 га отводится под зеленую зону с деревьями, клумбами и газонами. На втором ярусе расположится зона отдыха с детскими игровыми площадками и кафе. Финансирование работ по благоустройству возьмет на себя застройщик. Он же возведет в микрорайоне поликлинику.

Пермь

На территории лесничества благоустроили рекреационную зону

Новое общественное пространство под названием «Поляна друзей» создано в Мотовилихинском участке лесничества. Оно оборудовано тренажерами, полем для мини-футбола и игровой детской площадкой. Отдельный участок отведен под место для пикников. Все элементы подобраны таким образом, чтобы органично вписываться в лесной массив.

Улан-Удэ

Открылась пешеходная улица в исторической части города

Открытие приурочили к 350-летию юбилею города. На улице Линковоина проведены инженерные сети, уложены тротуарная плитка, брусчатка и асфальтобетон, обустроены зоны для отдыха, установлены информационные стенды, разбиты газоны и цветники. Также провели работы по расселению жителей, снесли не представлявшие исторической ценности здания, отреставрировали и отремонтировали два объекта культурного наследия, перенесли памятник жертвам политических репрессий и сделали автостоянку. Стоимость проекта составила 18 млн руб.



Томск

Откроется первый детский технопарк

Технопарк оборудуют мастерскими и лабораториями. В нем разместятся коворкинг, медиабiblioteca и зона отдыха. На прилегающей территории установят экспонаты интерактивного музея. Проект реализуется на условиях частно-государственного партнерства. В 2016 г. на реализацию выделят 42,2 млн руб. из областного бюджета и около 56,3 млн руб. из федерального.



Москва

В «Москва-Сити» построят здание с самыми большими на планете часами

Диаметр часов на 21 м больше действующего рекорда — часов на «Башне дома» в Мекке.

Часы станут частью нового концертного зала. Главный вход в зал будет напоминать часовой механизм, а эскалаторы — сжатые пружины. Сходство планируется создать с помощью стальных панелей с титановым покрытием и орнаментом на стекле. Кровля концертного зала задумана в форме открывающегося стеклянного купола.



Тюмень

Благоустроят площадь у драматического театра

В проекте, который разрабатывает ЗАО «Институт Тюмень-гражданпроект», предусмотрено строительство сухого фонтана, озеленение и благоустройство зоны отдыха. Здесь также появится кафе и подземная парковка на 292 места. Стоимость работ составит более 627 млн руб. Застройщик должен завершить их к 15 декабря 2017 г.

Московская область

Реализован проект «Экоберег»

Набережная протяженностью 3 км открылась в Химках после реконструкции. Ее оборудовали входными группами, парковками, велодорожками, прогулочной зоной. Установлены игровые, многофункциональные и смотровые площадки, малые архитектурные формы, проложена экотропа. В парке высадили более 1000 плодовых и хвойных деревьев и более 2000 различных сортов кустарников.

Московская область

Разработан универсальный образовательно-спортивный кластер

В Подольске планируется строительство универсального образовательного и спортивно-рекреационного кластера «Новый век». На участке площадью 2,5 га построят интерактивные научно-познавательные центры, творческие мастерские, историко-палеонтологические и археологические площадки, игровой и физкультурно-оздоровительный комплексы. Проект включает набережную с ландшафтными уголками, эстрадой, скейт-парком, мостом и лодочной станцией. Строительство начнется в мае 2017 г. Объем инвестиций оценивается в 1,3 млрд руб.



Санкт-Петербург

Введен в эксплуатацию бизнес-центр в стиле неоклассицизм

Бизнес-центр класса А Fort Tower находится на Московском проспекте, у станции метро «Электросила». Он представляет собой 21-этажное здание площадью 41,483 кв. м. Помимо офисных помещений предусмотрена двухуровневая парковка на 192 машино-места, торговые площади, фитнес-центр и конференц-зал.

Московская область

Благоустроили городские пространства

В Серпухове благоустроили несколько городских пространств. Проведена реконструкция Звездной площади: ее вымостили тротуарной плиткой, установили светильники, скамейки и малые архитектурные формы. Создана пешеходная зона от Центральной улицы до улицы Джона Рида. В центре Серпухова поставили символ города — бронзового павлина.



Москва

На территории Сколково разобьют сеть ландшафтных парков

Площадь парковой территории составляет более 40 га.

Каждый из парков будет иметь свою тематику: спортивный, теннисный, семейный и детский, технопарк, аллея фестивалей и ярмарок. Всех объединит прогулочный маршрут протяженностью около 5 км. По пути установят пункты проката велосипедов и сегвеев и бесплатные точки зарядки гаджетов. Основные работы по озеленению и оснащению парков планируется завершить к 2019 г.



Москва

На крыше станции метро откроют зону отдыха

Рекреационная зона появится на крыше новой станции метрополитена «ЦСК». На пологих крышах вестибюлей станции высадят траву и поставят скамьи. На крышу можно будет подняться по лестнице, по периметру организуют пешеходную дорожку, а вокруг станции разобьют небольшой парк.

Москва

Разработана концепция благоустройства МФЦ «Савеловский-Сити»

Автором концепции выступило архитектурное бюро T+T Architects. МФЦ состоит из четырех корпусов. Площадь благоустройства 1,65 га. Территорию разделяют по функциональным зонам: с насыщенным пешеходным трафиком, прогулочные, парковые, зона благоустройства для жителей апартментов и транзитная. На центральной площади разместятся велопарковки, длинная скамья (как в испанском парке Гуэля) и малые архитектурные формы.

Санкт-Петербург

Пешеходный мост появится на территории Александровского парка

По проекту через Кронверкский проток планируется построить временный мост шириной 3,8 м. Пешеходная переправа объединит берега Кронверкского протока в единое прогулочное пространство и позволит посетителям Александровского парка попасть на территорию артиллерийского музея. Проект включает в себя временное пространство и позволит посетителям Александровского парка попасть на территорию артиллерийского музея. Проект включает в себя временное пространство и позволит посетителям Александровского парка попасть на территорию артиллерийского музея.

Московская область

Появится центр акробатического рок-н-ролла с вертолетной площадкой

В Одинцово построят центр акробатического рок-н-ролла. В его состав войдут зал для теоретических занятий, общежитие на 300 мест, конференц-зал и физкультурно-оздоровительный комплекс, рассчитанный на 318 человек, общей площадью 12,6 тыс. кв. м. Строительство завершится в 2019 г. Работы обойдутся приблизительно в 2 млрд руб.



Санкт-Петербург

Открылся новый молодежный досуговый центр

Проект МДЦ в Приморском районе разработала Архитектурная мастерская А. Столярчука. На первом этаже расположены репетиционный зал, комнаты для различных секций, административно-хозяйственные помещения. Второй этаж занимают зрительный зал на 200 человек, выставочный холл, тренажерный зал и компьютерный класс.

Николай Асаул: «В вопросах развития транспортной инфраструктуры городов мы повторяем путь мировых мегаполисов»

Подготовил Андрей Чернигин

О том, как удержать баланс между современными технологическими решениями в дорожной инфраструктуре и качеством российских дорог, в интервью Urban report рассказал заместитель министра транспорта Российской Федерации Николай Асаул.



Фото: Дмитрий Калиновский / Фотобанк Лорей



— В последнее время идет активное внедрение новых технологий в дорожное строительство. Каких результатов вы планируете добиться с помощью инновационных решений?

— Автомобильная дорога, построенная и эксплуатируемая с использованием новых технологий, позволяет сократить издержки, повысить безопасность и долговечность дорожных одежд. Сейчас Федеральное дорожное агентство реализует комплекс мер, направленных на увеличение межремонтного срока службы федеральных дорог до 12 лет по ремонту и до 24 лет — по капитальному ремонту.

В их числе: технологии устройства покрытий автомобильных дорог с использованием модификаторов асфальтобетонных смесей, щебеночно-мастичного асфальтобетона с различными добавками, технологии регенерации покрытий, устройство макрошероховатых покрытий, геосинтетических материалов.

— Какие технологии сейчас применяются в дорожном строительстве?

— Я бы выделил четыре типа новых технологических решений. Первый — внедрение в России аналога системы supergrave. Ее суть — подбор оптимального дорожного покрытия для конкретных природно-климатических зон с высокой интенсивностью движения.

Российские ученые адаптировали зарубежную систему проектирования слоев асфальтобетонного покрытия, учитывая физико-химические характеристики битума и каменных материалов узких фракций для конкретных температурно-климатических условий. Опыт использования этой системы показал, что срок службы дорожных покрытий,

уложенных по аналогу supergrave, увеличивается на 20–30%. Это происходит благодаря точному и оптимальному подбору состава смесей асфальтобетона (параметров вяжущего и каменных материалов). Также технология позволяет сократить затраты на дорожное строительство за счет использования на объектах местных каменных материалов и оптимизации затрат на их транспортировку. В 2014 г. на федеральных трассах построены четырехкилометровые пилотные участки дорожного покрытия с применением аналога системы supergrave на А-114 Вологда — Тихвин, Р-56 Великий Новгород — Сольцы — Порхов — Псков, М-5 «Урал» и А-108 «Московское большое кольцо». За два года протяженность таких участков увеличилась на 85%.

Второй тип решений — это применение различных технологий для укрепления дорожных покрытий. Росавтодор все чаще использует в дорожном строительстве метод стабилизации грунтов, который предполагает введение в грунт добавок для улучшения его механических свойств. При этом грунт измельчается и смешивается с соответствующими связующими материалами с последующим уплотнением. При капитальном ремонте также используется технология ре-сайклинга, которая подразумевает повторное использование существующих дорожных одежд. Технологию регенерации грунтов применили при реконструкции трассы М-9 «Балтия». Благодаря этому стоимость работ удалось снизить на 40%.

Существует метод омолаживания дорожного покрытия с помощью тонкослойных защитных слоев («СларриСил», «ЧипСил», «ФогСил», «Спрейджет»). Они защищают дорогу от преждевременного разрушения и позволяют сохранять потребительские характеристики в нормативном состоянии. Основной принцип таких технологий — нанесение тонкого слоя смеси каменных материалов, эмульсии и цемента на существующее покрытие.

Третий тип решений — использование в строительстве композитов, которые обладают высокой прочностью, коррозионной стойкостью и низким удельным весом. Их внедрение позволяет сократить сроки строительства, стоимость обслуживания объекта и увеличить период безремонтной эксплуатации.

Помимо этого в дорожном строительстве внедряются BIM-технологии (Building Information Modeling) дорожного моделирования. Такой подход позволяет сократить затраты, повысить эффективность и оптимизировать сроки выполнения работ. Одним из пилотных проектов, при реализации которого используется информационная модель объекта, является строительство Крымского моста.



Польский трамвай, Калининград
Михаил Рудницкий / Фотобанк Лорей

Практически все европейские страны развивают трамвай как основной вид городского транспорта. Этот опыт может быть применим и в России.

— Качество российских дорог улучшается. Тем не менее транспортная ситуация в большинстве городов близка к коллапсу. Система общественного транспорта не развивается, экологический электротранспорт меняется на бензиновые автобусы. Как Минтранс планирует решать эти проблемы? Есть ли общая стратегия развития общественного транспорта, в частности электрического?

— К сожалению, в вопросах развития транспортной инфраструктуры городов мы повторяем путь мировых мегаполисов. Опыт развитых зарубежных стран свидетельствует, что принятые в 1950–1960 гг. решения о снятии трамвайных путей были ошибочны. А восстановление легкорельсовых сетей через 20–30 лет привело к значительно более высоким затратам. Начиная с 90-х гг. прошлого века в мире происходит бурное развитие трамвайных сетей, новые линии открываются ежегодно. Практически все европейские страны развивают трамвай как основной вид городского транспорта. Этот опыт может быть применим и в России. Существующая инфраструктура может стать базой преобразования в современные линии легкорельсового транспорта. Учитывая все экологические и технологические преимущества электротранспорта, а именно отсутствие загрязнения воздуха, меньший шум и вибрация в салоне, долго-

В 2016 г. для проекта Глобального экологического фонда «Сокращение выбросов парниковых газов от автомобильного транспорта в городах России» дополнительно отобраны новые пилотные города, чтобы тиражировать демонстрационные проекты развития устойчивого городского транспорта: Иркутск, Красноярск, Пенза, Ростов-на-Дону.



Чтобы протестировать инновационные дорожные технологии, а также подобрать оптимальные составы асфальтобетонных смесей для каждой климатической зоны и под конкретные нагрузки интенсивности, Росавтодор создаст в Калужской области испытательный полигон.

*Трамвай нового поколения PESA Fokstrot 71-414
Павел Москаленко /
Фотобанк Лори*

вечность подвижного состава, плавный разгон и торможение, стабильность движения по линии, — трамвай в городах России не только сохранится, но и будет развиваться. Заводы-производители выпускают новые модели трамвайных вагонов, отвечающие всем современным требованиям к качеству и безопасности пассажирских перевозок, что свидетельствует о спросе на новый современный подвижной состав.

— Но ведь для этого требуются гигантские средства, которыми регионы не располагают...

— Все верно, организации наземного пассажирского электрического транспорта находятся в ведении органов местного самоуправления и, поскольку предоставляют услуги по перевозке пассажиров по регулируемым социальным тарифам, не имеют достаточно собственных средств на обновление подвижного состава. Поэтому в некоторых городах

трамвайные линии демонтируются, количество маршрутов сокращается. А где-то трамвайное движение ликвидировано, в частности в Архангельске, Астрахани, Воронеже, Дзержинске, Иваново, Ногинске, Рязани, Шахтах. Одной из самых значительных проблем функционирования и развития городского пассажирского транспорта общего пользования является снижение капитальных вложений как в транспортную инфраструктуру, так и в приобретение подвижного состава. Для поддержки регионов и предприятий-перевозчиков, а также стимулирования закупки и эксплуатации экологически чистого транспорта Минтранс России в 2012 г. реализовал федеральную программу софинансирования мероприятий субъектов РФ по закупке пассажирского транспорта. В рамках программы Минтранс России предоставил субсидии 11 субъектам РФ на общую сумму 860 млн руб. на закупку 172 трамвайных вагонов. В 2015 г. Минпромторг России был выделен бюджет в размере 560 млн руб. Однако из-за сложной экономической ситуации соглашения заключены лишь с пятью субъектами РФ на сумму 290 млн руб., в рамках которых приобретено 112 единиц техники: 68 троллейбусов и 44 трамвая. В 2016 г. правительство РФ утвердило правила предоставления субсидий из федерального бюджета производителям троллейбусов и трамвайных вагонов. В соответствии с документом субсидии в объеме 1 млрд руб. предоставляются производителям электротранспорта на возмещение потерь в доходах при предоставлении фиксированной скидки конечным покупателям. Кроме того, улучшению финансового состояния предприятий городского наземного электрического транспорта способствует совершенствование законодательства в этой сфере. Например, принята норма, в соответствии с которой органы государственной власти субъекта РФ или исполнительно-распорядительный орган муниципального образования своим нормативным правовым актом утверждает документы планирования регулярных перевозок. Этим документом устанавливается перечень мероприятий по развитию регулярных перевозок на территории субъекта РФ или муниципального образования. Таким образом, развитие городского электротранспорта будет осуществляться не по остаточному принципу, а в соответствии с документом планирования.

— Будет ли частный капитал привлекаться в проекты транспортной сферы?

— Да, частный бизнес заинтересован и готов участвовать в таких проектах. Между правительством Санкт-Петербурга (в качестве концедента) и ООО «Транспортная концессионная компания» (в качестве концессионера) 30 мая 2016 г. заключено соглашение о создании, реконструкции и эксплуатации трамвай-



ной сети в Красногвардейском районе. Концессионер обязан создать и реконструировать трамвайную сеть, право собственности на которую будет принадлежать концеденту, и осуществлять эксплуатацию трамвайной сети, а концедент обязан предоставить концессионеру права владения и пользования трамвайной сетью. В рамках соглашения инвестор обязуется осуществить проектирование, финансовое закрытие, подготовку территории и строительство трамвайной сети. А затем эксплуатировать эту инфраструктуру в течение 30 лет. В Московской области готовится проект для создания на основе ГЧП системы легкорельсового скоростного транспорта (ЛРТ), который свяжет крупные муниципальные образования региона, городские округа области и аэропорты московского авиаузла. В июле 2016 г. в Подмоскovie состоялось роуд-шоу первого пускового комплекса ЛРТ.

— Минтранс реализует проект, призванный сократить выбросы парниковых газов от автотранспорта. Каковы его промежуточные итоги?

— Проект Глобального экологического фонда «Сокращение выбросов парниковых газов от автомобильного транспорта в городах России» с 2012 г. реализует Министерство транспорта РФ совместно с Программой развития ООН. Он рассчитан на период с 2013 по 2017 г. Цель проекта — сокращение выбро-

сов за счет реализации демонстрационных мероприятий по созданию низкоуглеродных транспортных систем в ряде средних городов России. В качестве пилотных городов выбраны Казань и Калининград, а с 2016 г. еще Иркутск, Красноярск, Пенза и Ростов-на-Дону. За четыре года, в частности, утверждены комплексная схема организации дорожного движения Казани и комплексная схема развития пассажирского транспорта общего пользования Калининграда. Также идет создание системы мониторинга выбросов парниковых газов автотранспортом в Калининграде. Целевыми показателями этой работы является сокращение выбросов парниковых газов за 20 лет в Казани на 176 тыс. тонн CO₂ и в Калининграде на 46,5 тыс. тонн. Сейчас вместе с Комитетом по транспорту Казани организуются платные перехватывающие парковки с инфраструктурой для велосипедного движения. В результате прогнозируется улучшение экологической обстановки, снижение загрузки улично-дорожной сети города, увеличение скорости движения, сокращение выбросов парниковых газов. Ведется работа по созданию единой диспетчерской службы наземного пассажирского транспорта Казани. И сейчас мы работаем над эскизным проектом обустройства велосипедных дорожек в центральной части города. Работа идет на условиях паритетного софинансирования по линии проекта с администрацией Казани.

*Losevsky Pavel /
Фотобанк Лори*

Наименования демонстрационных проектов в новых пилотных городах:

Пенза. «Развитие инфраструктуры существующих пешеходных и велосипедных зон как части транспортной системы города Пензы» и «Создание преимуществ для транспортных средств муниципальных маршрутов регулярных перевозок в городской среде и повышение их инфраструктурной значимости в транспортной системе города Пензы».

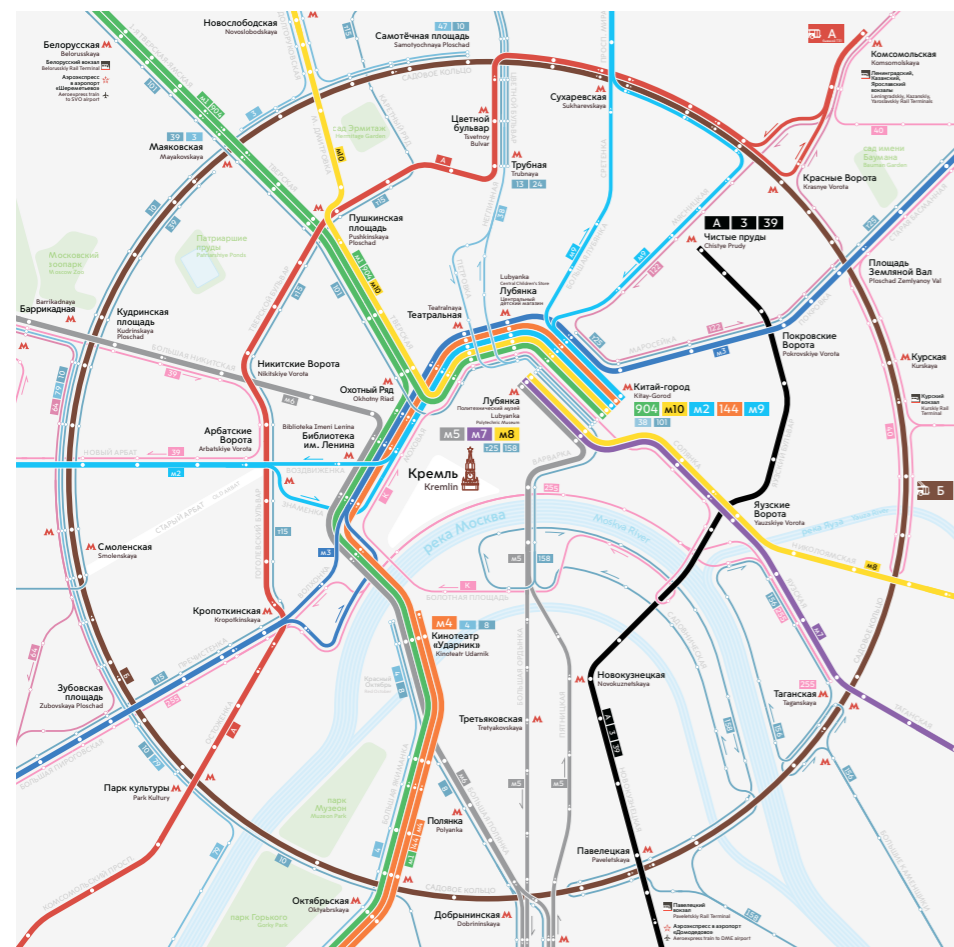
Иркутск. «Обоснование формирования велосипедной инфраструктуры в составе мультимодального коридора на улице Баррикад в городе Иркутске».

Ростов-на-Дону. «Разработка схемы маршрутной сети общественного транспорта города Ростова-на-Дону с созданием приоритетных условий для его движения» и «Разработка комплексной схемы организации дорожного движения в городе Ростове-на-Дону на период 2017–2032 гг.».

Красноярск. «Разработка и реализация Комплексной схемы организации дорожного движения города Красноярск на 2017–2032 гг. с учетом проведения XXIX Всемирной зимней универсиады 2019 г.».

СТРАТЕГИЯ

Тактика доминирования



Автор: Андрей Чернигин

Постоянные пробки мешают экономическому развитию Москвы. Для улучшения ситуации на дорогах власти столицы начали масштабную реформу транспортной сферы. Успех мероприятия во многом будет зависеть от того, смогут ли чиновники убедить москвичей реже пользоваться личным транспортом и больше общественным.

План новой маршрутной сети «Магистраль», в которой маршруты разделены по функциональному назначению



Михаил Блинкин
Директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ

Примером бесспорного успеха я бы назвал ввод Московского центрального кольца (МЦК). Это самый яркий и эффективный городской транспортный проект со времени пуска в 1930-х гг. первых линий столичного метрополитена.

К концу 2011 г. загрузка автомобильных дорог столицы превышала их пропускную способность на 42%, а загрузка всех видов общественного транспорта в утренние часы пик при движении в центр была выше провозной способности на 22%. Если ничего не предпринимать, то к 2025 г. треть москвичей будет тратить более трех часов в день на дорогу от дома на работу и обратно. Такой мрачный сценарий описан в программе развития транспортной системы Москвы, рассчитанной на 2012–2016 гг. и далее до 2020 г. В этот документ, принятый в сентябре 2011 г., несколько раз вносили изменения и дополнения. Последние правки включены в него осенью 2016-го. Цель программы развития формулируется кратко — требуется построить в столице России такую транспортную систему, которая будет удобна для всех групп населения. Однако, чтобы достичь этого, требуется реформировать всю отрасль. Базовый принцип преобразований — создание условий, при которых общественный транспорт будет доминировать над личным.

НА ПУТИ К КОМФОРТУ

Реформа общественного транспорта ведется сразу по нескольким направлениям. Прежде всего это строительство новых станций метро. Московская подземка перегружена, и поэтому этот вид транспорта сложно признать комфортным. Так, сейчас средняя плотность наполнения вагонов составляет 5,2 человека на 1 кв. м. К 2020 г. этот показатель планируется снизить на 14%. Чтобы разгрузить метрополитен, строят новые линии, в частности Третий пересадочный контур (фактически вторая Кольцевая линия). Планируется запуск новых радиальных линий. Ожидается, что в итоге сократится время поездок и разгрузится ряд пересадочных станций. Параллельно с развитием метро реформируется наземный транспорт. Значительные изменения произошли в 2016-м. В октябре в Москве запущена новая маршрутная сеть «Магистраль». Городские чиновники утверждают, что общественный транспорт вернулся на те улицы, с которых он исчез

Конечные результаты реализации государственной программы Москвы с разбивкой по годам

Наименование конечного результата	Единица измерения	2014 год, факт	2016 год, прогноз	2020 год, прогноз
Уровень автомобилизации населения	единиц / тыс. человек	323	367	415
Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ от автомобильного транспорта	проценты	77	63	50
Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях (социальный риск)	на 100 тыс. населения	6,7	6,5	5,3
Среднее время в пути из центра города в аэропорт в часы пик	минуты	55	52	50
Средний интервал движения наземного городского пассажирского транспорта по выделенным полосам в утренние и вечерние часы пик	минуты	7,84	7,2	6,7
Среднее время поездки на общественном транспорте в утренние часы пик из жилых районов вблизи МКАД до центра города	минуты	64	57	55
Среднее время поездки на индивидуальном транспорте в утренние часы пик из жилых районов вблизи МКАД до центра города	минуты	62	57	50
Суммарная вместимость общественного транспорта	млн мест в сутки	31,55	35,2	40,4
Годовой объем пассажирских перевозок на общественном транспорте	млрд пассаж. в год	5,33	5,53	6,08
Доля общественного транспорта в среднесуточном объеме пассажирских перевозок	проценты	63	67	71
Доля населения Москвы, проживающего в зоне транспортной доступности от станций метрополитена в радиусе 1,2 км	проценты	54,5	57	63

1990-е гг. Перед открытием «Магистрали» организовали выделенные полосы на шести новых участках в центре города. Все маршруты общественного транспорта разделены на три группы — магистральные, связывающие разные районы города, районные и социальные. Последние будут курсировать к социальным объектам: МФЦ, поликлиникам и т. п. Власти отрапортовали: пассажирооборот по измененным маршрутам только за первые дни работы вырос на треть. В рамках реформирования наземного транспорта летом ввели единые тарифы на перевозки пассажиров. Маршрутки объявили пережитком прошлого. Частные компании, оставшись на рынке пассажирских перевозок, стали брать за проезд ту же сумму, что и государственные перевозчики. Все автобусы были выкрашены в одинаковый цвет, проезд можно оплатить электронной картой. «Примером бесспорного успеха я бы назвал ввод Московского центрального кольца (МЦК), — говорит директор Института экономики транспорта и транспортной полити-

ки НИУ ВШЭ Михаил Блинкин. — Это самый яркий и эффективный городской транспортный проект со времени пуска в 1930-х гг. первых линий столичного метрополитена». Столичные власти также считают запуск кольцевой железной дороги важнейшим результатом реформы. Они подсчитали, что благодаря новому виду транспорта разгрузились некоторые станции метро, прежде всего Кольцевой линии, — пассажиры все активнее пользуются МЦК для пересадки на радиальные ветки. Пассажиропоток на некоторых станциях снизился на 15%. В то же время, по словам господина Блинкина, реформа маршрутной сети наземного транспорта оказалась не столь успешной. «Когда по обособленной полосе проходит автобусный маршрут, обслуживающий в час пик 1000 и более пассажиров, автомобилисты должны терпеть и не спорить: количество горожан, которые выиграли от этой реформы, в разы превосходит количество проигравших. Такая (вполне правильная!) ситуация наблюдается сегодня на

Источник: государственная программа Москвы «Развитие транспортной системы» на 2012–2016 гг. и далее до 2020 г.

СТРАТЕГИЯ



По результатам опросов, проведенных Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы, за последние три года доля москвичей, удовлетворенных качеством работы городского транспорта, достигла 85%.

Мичуринском, Комсомольском, Ленинском проспектах и многих других магистралях города», — отмечает эксперт. Однако, продолжает он, совсем иное положение дел сложилось с обособленной полосой, устроенной недавно противходом от Лубянки к Большому Каменному мосту. «Выгоды здесь достались весьма немногочисленному контингенту пассажиров, для которых этот маршрут оказался подходящим. В проигрыше неизмеримо большее количество автомобилистов, вставших в глухих пробках в окрестностях Боровицкого холма», — сказал Михаил Блинкин. В программе развития транспортной системы Москвы упомянуты и пока еще экзотические виды транспорта — водный, вертолетный и велосипедный. Предполагается, что объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом к 2020 г. вырастет с 0,67 до 1,5 млн человек. Развитие велосипедного движения предполагает организацию сети велодорожек, парковок и пунктов велопроката. Также увеличится количество вертолетных площадок.

ДОРОГО И НЕУДОБНО

Тем, кто предпочитает пользоваться личным автомобилем, придется раскошелиться. Плата за парковку в центре города взимается

уже не один год и только увеличивается. С декабря 2016 г. стоимость этой услуги на некоторых улицах Москвы составит 200 руб. в час. То есть за четыре года тариф вырос в четыре раза. Пока мэрия Москвы не планирует вводить плату за въезд в центр города. Однако летом этого года в Госдуме уже обсуждалась инициатива о наделении таким правом региональных властей. Некоторые эксперты не сомневаются, что рано или поздно решение о платном въезде в городские центры будет принято, поскольку рост автомобилизации населения продолжается. Если в 2014 г. на 1000 жителей Москвы приходилось 323 автомобиля, то к 2020 г., согласно прогнозам, этот показатель достигнет 415 машин. Впрочем, столичные власти не отказываются от строительства новых дорог. Согласно программе развития транспортной системы, если в период с 2003 по 2012 г. после строительства и реконструкции в Москве введено 204 км дорог, то с 2013 по 2022 г. этот показатель составит 719 км. Чтобы уменьшить поток автомобильного транспорта в центр города, приоритет будет отдан развитию хордовых направлений. Однако уже объявлено, что часть новых магистралей станет платной. По мнению Михаила Блинкина, несмотря

на очевидные успехи властей в проведении транспортной реформы, в ближайшее время городу предстоит решить «сверхприоритетную» задачу. Потребуется найти баланс между параметрами планировки и застройки города и количеством автомобилей, которое Москва может вместить без катастрофических последствий для транспортной системы.

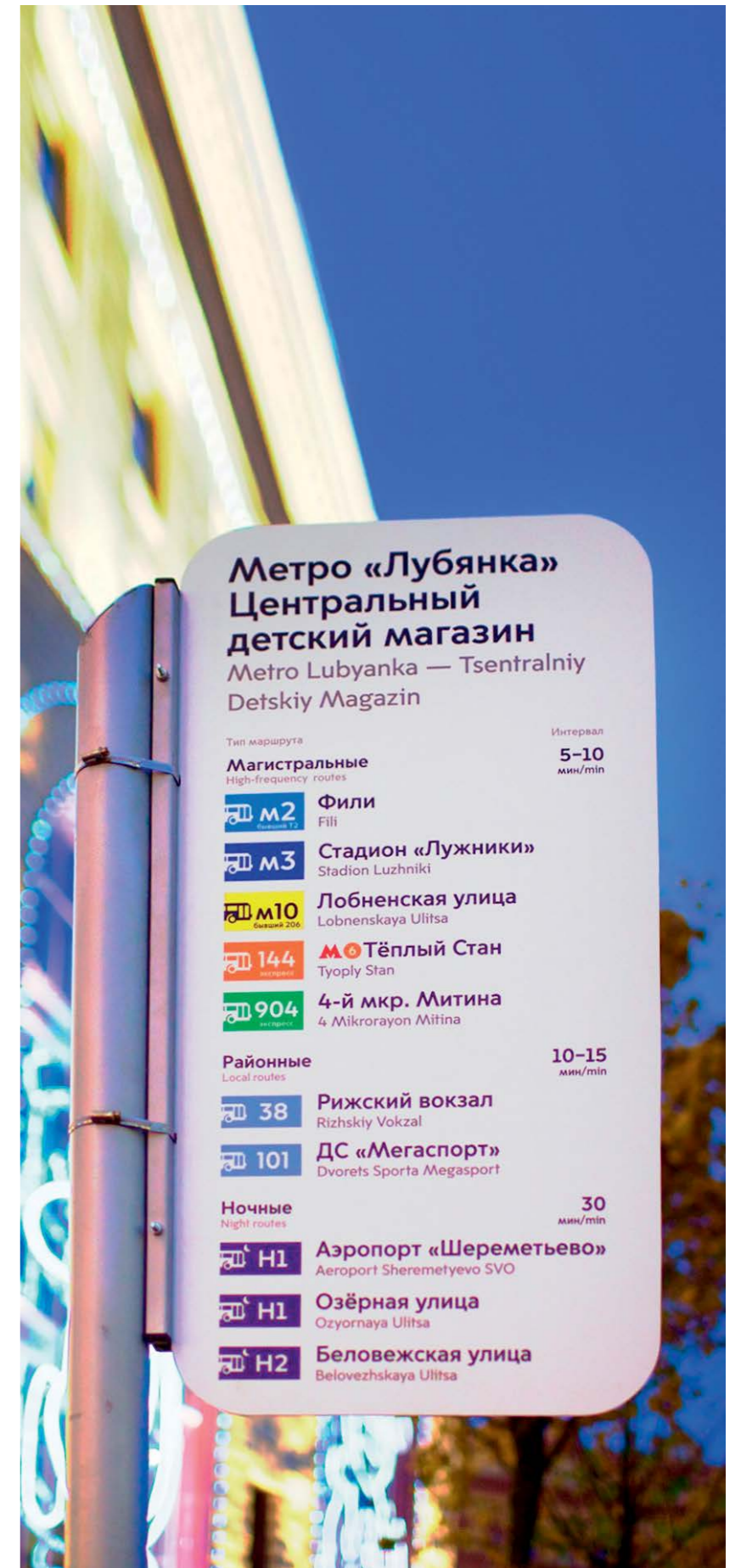
«Сегодня общее понимание этой важнейшей позиции начисто отсутствует. Большинство из 4 млн московских автовладельцев полагают, что город может и должен построить дороги и парковки в количестве, достаточном для комфортной езды и столь же комфортного размещения принадлежащих им транспортных средств. С точки зрения коренных долгосрочных интересов нашего города потакать таким иллюзиям вредно», — считает эксперт.

ТЕМ ЖЕ ПУТЕМ

«Правительство Москвы ведет транспортную политику, опираясь на опыт зарубежных стран и используя самые современные методы решения транспортных проблем. Путь развития, который выбрала Москва, многие европейские города начали проходить еще с 1950-х гг., поэтому в своей работе департамент транспорта опирается на мировой опыт разных мегаполисов», — сообщили в пресс-службе Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы.

Михаил Блинкин считает, что властям столицы не помешает изучить еще и опыт Сингапура по регулированию движения транспорта. В этом городе-государстве для покупки автомобиля нужно обладать специальной лицензией, стоимость которой определяется на аукционе и может достигать до нескольких десятков тысяч долларов. В компании A+S, занимающейся разработкой программных решений и проектированием объектов транспортной инфраструктуры, сообщили, что на следующем этапе реформы потребуется отладка и регламентирование всех процессов и структур, дальнейшее улучшение работы общественного транспорта, совершенствование и тесная интеграция всех информационных систем и сервисов ИТС.

По пути столицы рано или поздно придется идти и другим российским городам. Однако реформа транспортной отрасли — удовольствие недешевое. Стоимость программы транспортного развития Москвы на десять лет оценили в 4,4 трлн руб. Ежегодные траты варьируются от 350 до 600 млрд руб. Скорее всего, прежде чем выделять из своих бюджетов сопоставимые суммы, власти регионов предпочтут понаблюдать за результатами работы московских коллег.



Артем Хрюкин. Как платная парковка помогает петербуржцам менять личный транспорт на общественный



Беседовала Айсылу Придорожная

В Санкт-Петербурге с 3 сентября 2015 г. работает зона платной парковки. Она призвана снизить нагрузку на улично-дорожную сеть за счет упорядочивания мест для стоянки машин. О том, справляется ли проект с поставленными задачами, как восприняли нововведение петербургские автомобилисты и как дальше будет развиваться парковочное пространство города, рассказывает директор СПб ГКУ «Городской центр управления парковками Санкт-Петербурга» Артем Хрюкин.

— Артем, зона платной парковки действует в Санкт-Петербурге больше года. Уже есть первые итоги? Оправдал ли себя проект?

— Оценивая первые результаты проекта, мы можем говорить о том, что он оказался успешным. Это, кстати, признали ведущие петербургские транспортные инженеры и градостроители, вошедшие в состав Экспертного совета по вопросу развития единого городского парковочного пространства.

Главное: нам удалось сократить время, которое транспортное средство занимает парковочное место в платной зоне. Так, если до ввода платы водители могли оставить автомобиль в центре города на 8–12 часов, то сейчас 86% автомобилистов оставляют там свои машины не более чем на три часа. Это говорит о том, что большинство водителей стали более рационально подходить к использованию своего автомобиля и занимаемого им парковочного места.

— То есть уже есть положительная динамика и платные парковки действительно смогут изменить ситуацию на дорогах?

— Совершенно верно. Может быть, сейчас это и не сильно заметно, но пропускная способность дорог в платной зоне, ограниченной Литейным и Лиговским проспектами, набережной реки Фонтанки и Кировской улицей, стала действительно выше, также заметно увеличилось количество свободных парковочных мест. Когда платная парковка будет расширена, плюсы данного проекта будут более очевидны для всех жителей. Для этого в ближайшие два года мы планируем ввести плату за парковку на территории всего Центрального района, в Петроградском и Адмиралтейском районах. После 2018 г. мы хотим приступить к созданию такой зоны в Василеостровском районе.

— Как отреагировали на такое нововведение автомобилисты?

— Вначале отношение было негативным. Люди не могли принять тот факт, что парковка вдоль проезжей части стала вдруг платной. К нам часто поступали обращения, некоторые даже агрессивные, о том, что город не имеет права требовать от водителей платить «за воздух». То есть люди в первую очередь воспринимали платные парковки как фискальную меру, еще один налог, а не как метод борьбы с пробками, эффективность которого подтверждена многолетней международной практикой.

— И эта позиция осталась неизменной?

— Вы знаете, нет. Как я уже сказал, мы заметили, что появился более осознанный подход автомобилистов к данному вопросу. Перед окончанием первого года работы платной парковочной зоны мы провели соцопрос среди водителей, чтобы как раз таки выяснить, изменилось ли их отношение к проекту. И, надо сказать, результаты нас порадовали.

Большая часть опрошенных признала эффективность платных парковок в борьбе с пробками в городе. 72% автомобилистов оказались готовы отказаться от личного транспорта в пользу общественного для поездок в центр. Правда, ряд респондентов заявил о необходимости развития сети перехватывающих парковок и системы городского общественного транспорта.

— То есть люди по-другому относились бы к платной парковке, если бы пассажирский транспорт был комфортным и работал как часы, а перехватывающие парковки развивались?

— Да, но здесь нужно помнить о том, что удобство и пунктуальность наземного транспорта зависят в первую очередь от нас с вами. Городской транспорт стоит в тех же пробках, что и автомобилисты. Это естественно, что люди предпочитают проводить это время в своих машинах, а не в автобусах. Поэтому, если дороги будут заставлены автомобилями, брошенными как попало, не стоит ожидать, что габаритные автобусы и троллейбусы смогут передвигаться быстро и по расписанию. Даже выделенные полосы не гарантируют беспрепятственного движения общественного транспорта, если водители, как это часто происходит сейчас, будут пренебрегать ими.

Впрочем, мы видим предпосылки для того, чтобы в ближайшее время все участники дорожного движения стали внимательнее друг к другу. Мы и сейчас наблюдаем, как меняется отношение автомобилистов к проекту платных парковок. На протяжении всего года мы получали письма от граждан

с просьбой ввести плату за парковку на улицах, где они проживают, для того чтобы проезжая часть, прилегающая к их дому, наконец перестала быть местом отстоя чужих машин. Эти петербуржцы входят в те 52% участников нашего опроса, которые уверены в том, что платные парковки способны избавить город от пробок.

— Однако остаются еще 48%...

— Да, которые считают, что для ликвидации пробок в Санкт-Петербурге достаточно лишь оптимизировать транспортные потоки за счет строительства развязок, а также объездных и скоростных дорог. Такая позиция говорит о полном непонимании проблемы. Смотрите: в историческом центре города сконцентрирована большая часть культурных, инфраструктурных объектов, рабочих мест и учебных заведений. При этом улицы в центре города проектировались без расчета на современный объем автомобильного потока.

Строительство новых дорог возможно только за пределами сложившейся застройки исторического центра. Но чем больше дорог появляется, тем больше автомобилистов на них выезжают, а при въезде в центр города они упираются в «бутылочное горлышко». Возьмем для примера Лос-Анджелес, где с 1940-х и до конца 1980-х гг. местные власти пытались решить транспортные проблемы, возводя разветвленные сети магистралей, в том числе и скоростных. Впоследствии Техасский институт транспорта признал город худшей по условиям движения агломерацией в США. Ведь, по сути дела, строительство нового автобана — не более чем перенос пробок из одного места в другое.

— В последнее время редко слышно, что город создает новые перехватывающие парковки. С чем это связано?

— Сейчас в Санкт-Петербурге действует 13 перехватывающих парковок на 1618 машино-мест. Конечно, это не может удовлетворить тот спрос, который возникнет на перехваты, если зона платной парковки расширится. Развитие сети существенно осложняется тем, что в Санкт-Петербурге существует дефицит земельных участков, свободных от прав третьих лиц или расположенных за границами зеленых насаждений и охраняемых зон инженерных сетей. Тем не менее в ближайшие годы мы планируем создать около 12 перехватывающих парковок на 1249 машино-мест. Это две парковки в Пушкине у железнодорожной станции «Царское Село», три парковки у станции метро «Купчино», две — у «Прспекта Большевиков», по одной парковке у станций метро «Рыбацкое», «Прспект Ветеранов», «Выборгская», «Улица Дыбенко» и «Старая Деревня».



Андрей Богданов

Заместитель директора департамента систем самообслуживания ООО «НТЦ «Измеритель»

Платные парковки в Санкт-Петербурге — это один из наиболее удачных российских проектов. Большинство российских городов приезжают изучать этот опыт именно сюда. Санкт-петербургское парковочное решение является наиболее защищенным в России: система прошла аттестацию по безопасности в соответствии с требованиями Федеральной службы по техническому и экспортному контролю (ФСТЭК). В 2012 г. в Москве на бульварах реализовали проект на 4500 парковочных мест. По объемам московский проект 2012 г. сопоставим с тем, что сейчас реализовано в Санкт-Петербурге — 3000 машино-мест.

Москва в 2012 г. заплатила более 197 тыс. руб. за каждое парковочное место, в то время как Санкт-Петербургу оно обошлось в 60 тыс. руб. При этом в Северной столице в стоимость системы вошли льготные разрешения для граждан, доработка программного обеспечения МФЦ для выдачи парковочных разрешений, а также доработка портала государственных услуг Санкт-Петербурга и аттестация системы по безопасности в соответствии с требованиями ФСТЭК.

В Москве в 2012 г. не было никаких льгот, и это приводило к серьезному негативу со стороны москвичей и конфликтам из-за парковочных мест во дворах жилых домов. В Санкт-Петербурге удалось избежать такого неприятия благодаря продуманной льготной политике, разъяснительной работе и волонтерам, которые помогли людям оплачивать парковку в первые дни ее работы.

Залог успеха в борьбе с зимней скользкостью — соблюдение технологии применения ПГМ

Если безукоризненно соблюдать технологию применения противогололедных материалов (ПГМ), то борьба с зимней скользкостью на дорогах превращается в методичную работу с ожидаемым позитивным результатом — лед плавится, не оставляя после себя никаких следов. При этом нет экологических последствий для окружающей среды. Как соблюсти технологию применения ПГМ, Urban report поясняет на примере «Бионорда».



К примеру, на Уральском заводе противогололедных материалов (УЗПМ) мероприятия по разработке, изготовлению и внедрению экологически безопасных реагентов нового поколения осуществляет аккредитованная лаборатория в сотрудничестве с передовыми НИИ и экологическими организациями России. УЗПМ выпускает единственный на сегодняшний день реагент отечественного производства, который имеет IV класс опасности (самый безопасный), — «Бионорд». В его состав входят натуральные соли, которые, помимо прочего, применяются как пищевые добавки для людей и БАД для животных, а также биофильные элементы, которые, согласно заключению ФГУП «Институт минералогии, геохимии и кристаллохимии редких элементов», при попадании в почву удобряют ее, улучшая питание растительности. Средство для борьбы с гололедом протестировано в дорожных, медицинских, кожевенно-обувных, ветеринарных, сельскохозяйственных институтах. Клинически доказано, что «Бионорд» не вызывает аллергию, не разъедает кожу, не влечет деформацию обуви и не приводит к засаливанию почв.

Использование ПГМ допускается только при положительном заключении государственной экологической экспертизы.

Для оценки уровня безопасности веществ для окружающей среды и человека противогололедные реагенты проходят государственную экологическую экспертизу. Контроль качества и безопасности в первую очередь производят на заводах — изготовителях противогололедных реагентов. Результаты фиксируются в паспорте качества, который выдается производителю на каждую партию продукции.

Порядок применения ПГМ зависит от погодных условий и температуры воздуха.

Лучшим считается тот антигололедный реагент, который при наиболее низкой температуре расплавит большее количество снега и льда и окажет наименьшее действие на окру-

Чтобы купить противогололедные реагенты производства УЗПМ, достаточно обратиться в любую из компаний вашего региона, входящую в дилерскую сеть предприятия. Сайт: www.uzpm.ru, e-mail: sales@uzpm.ru, +7 342 2900 800.

жающую среду. «Бионорд» универсален для России, так как способен быстро расплавить ледяной или снежный накат даже при температуре до -30°C . При снегопадах «Бионорд» не дает смерзаться снегу до трех часов. Принцип работы «Бионорда» прост: обрабатываемую поверхность нужно очистить от снега, равномерно распределить противогололедный реагент из расчета от 40 до 120 граммов на 1 кв. м в зависимости от толщины ледяного слоя. После обработки выдержать паузу 30–50 минут. Затем удалить разрыхленную массу. В первое время «Бионорд» действует как фрикционный материал, уменьшая скольжение механическим способом. А при взаимодействии со снегом образует рассол с пониженной температурой замерзания, который не дает образовываться наледи и смерзаться снегу.

Порядок применения ПГМ зависит от статуса территории.

Условия уборки и движения на тротуарах, дорогах, мостах, в аэропортах и на других территориях сильно разнятся. Если на проезжей части можно использовать как твердые, так и жидкие реагенты, то во дворах жилых домов, на пешеходных дорогах и дворовых территориях применяются только твердые комбинированные противогололедные материалы. Разделение противогололедных материалов на узкие сферы применения увеличивает их эффективность. УЗПМ руководствуется этим принципом при разработке своей продукции. К примеру, для уборки проезжих частей рекомендован «Бионорд — универсальный», состав которого быстро плавит лед, работает при -30°C , поддерживает концентрацию рассола на дорогах на протяжении трех-пяти часов и не обладает повышенной вязкостью. Помимо «Бионорд — универсальный» УЗПМ разработал и другие продукты: «Бионорд — тротуары», «Бионорд — подъезмы», «Бионорд — мосты», а для самых суровых температурных условий «Бионорд — экстра», который работает до -45°C .

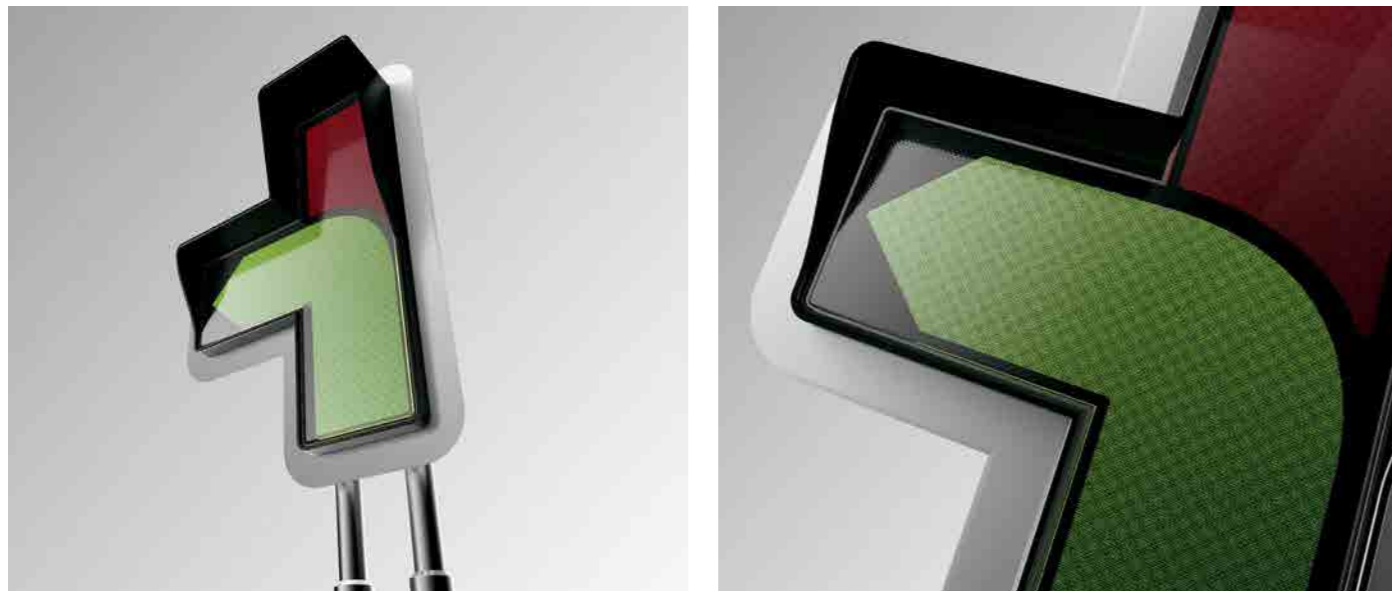


ПГМ необходимо использовать, хранить и перевозить только согласно правилам эксплуатации и условиям хранения и перевозки.

Организация современных баз для хранения, приготовления и погрузки противогололедных материалов во многом способствует успеху борьбы с зимней скользкостью на автомобильных дорогах. Поскольку многие ПГМ интенсивно поглощают влагу из воздуха, а при последующем изменении влажности и температуры слеживаются, одним из важнейших условий хранения является защита от влагопоглощения. Гарантированный срок хранения противогололедных материалов — не менее 24 месяцев со дня выпуска. Контроль реагентов осуществляется начиная уже с объектов производства и баз хранения поставщика. «Бионорд» может храниться на открытых площадках, поскольку упакован в герметичные биг-бэги и имеет пониженную слеживаемость. А по сравнению с песко-соляной смесью расходы на доставку до места хранения сокращаются в пять раз. Кроме того, для его хранения требуется в пять раз меньше места. «Бионорд» можно хранить на базах предприятий в непосредственной близости от дорог, которые предстоит обрабатывать. ▣

ООО «УЗПМ» — крупнейшее предприятие по производству противогололедных реагентов с собственной лабораторией, логистической и дистрибуторской сетями, что позволяет быть уверенным в качестве продукции и в сроках ее поставки. В 2016 г. Международный центр инвестиционного консалтинга присудил ООО «Торговый дом «Уральский завод противогололедных материалов» орден «Национальное достояние России» за вклад в развитие экономики Приволжского федерального округа и Гран-при всероссийского конкурса «Добросовестный поставщик». УЗПМ включен в реестр добросовестных поставщиков.

Василий Низов, доцент кафедры технологии неорганических веществ УрФУ: «Использование противогололедных препаратов — обычная практика для всего мира. Их класс опасности — как у обычной поваренной соли. Этот состав солей не обладает жестким канцерогенным действием. Хлориды, как правило, особой вредности не имеют. В небольших дозах состав не опасен. Главное — не переборщить».



Как модернизировать светофор?



Подготовила
Инна Нижегородова

Первым в истории победителем конкурса Lexus Design Award Russia Top Choice (премия «Лексус» в области дизайна, выбор России) стал 25-летний дизайнер из Москвы Евгений Аринин с проектом модернизированного светофора Traffic Light System.

О КОНЦЕПЦИИ

Traffic Light System отвечает концепту самого конкурса, так как содержит в себе оптимум для сочетания функциональности и утилитарности продукта с элегантностью и простотой. Идея, стоит признать, на данный момент находится в стадии разработки, что не позволяет назвать проект итоговым продуктом, однако я вижу определенный потенциал в этой идее. Хотелось бы совершить не столько революцию, сколько некое усовершенствование. С точки зрения функционала новый светофор будет работать, как обычный, к которому мы все привыкли. Изменится дизайн; специальные системы сделают его более ярким и заметным на дорогах. Назовем это эволюцией.

Идея заключалась в том, чтобы привести все к единообразию. К примеру, если пройтись по улицам в разных городах, то можно заметить, что светофоры отличаются друг от друга. И тому есть несколько причин. Во-первых, временной фактор: один светофор установили пять лет назад, другой — десять. Во-вторых, разница с производственной точки зрения. Дело в том, что у нас нет четких параметров, определяющих внешний вид светофора. Есть свод обязательных правил относительно цвета, интенсивности свечения для каждого сигнала — и все. В остальном, условно говоря, границ

нет. Их как раз и хотелось бы обозначить, создать новые единые правила. В рамках города, страны и мира в целом светофор как отдельная единица — это просто мелочь. Однако эти мелочи зачастую формируют общую картину. Мне непонятны визуальные различия в пределах хотя бы нашей страны: в Москве мы наблюдаем одно дизайнерское решение, в Петербурге — другое. В целом это, конечно же, не создает проблем, но все-таки стоит стремиться к тому, чтобы светофор стал единым для всего мира и человек, приезжая в ту или иную страну, видел знакомый для себя объект.

О РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

Воплощение этой идеи в жизнь связано с рядом строгих ограничений в российском законодательстве. В данный момент мы не сможем внедрить принципиально новый продукт. К примеру, ГОСТ регламентирует радиус светового сигнала. Мы же предполагаем графические элементы, отказались от круга как такового, применяем стрелки. Таким образом, в настоящее время перспектив у проекта нет, но при должной заинтересованности это может измениться через какое-то время. Существует такое понятие, как пилотный проект: когда есть возможность протестировать новый светофор на улицах с невысокой загруженностью и посмо-



треть, позитивно или негативно к нему отнесутся люди. Хочется верить, что некая оптимизация дорожного движения все-таки произойдет, потому что цель проекта заключалась не только в красивой картинке. Важно предоставить возможность сэкономить время, пусть даже выраженное в миллисекундах. В конце концов из этих миллисекунд складывается более осязаемое количество времени, так что, гипотетически, мы сможем решить проблему с пробками. Или, предположим, ситуация: в утреннее или вечернее время человек не всегда понимает, есть ли поворот налево и направо или его нет, эту проблему мы тоже сможем решить. Таким образом, проект поможет обеспечить дополнительную безопасность на дорогах.

О РАЗВИТИИ В РОССИЙСКИХ ГОРОДАХ

На данный момент, мне кажется, проект несколько дороговат, для того чтобы использовать его повсеместно. Как житель столицы, я бы хотел видеть его в Москве и вижу возможность внедрения в Петербурге и в других крупных городах. Но необходимо учитывать и фактор контингента. Мы живем в большой стране, и угодить всем сразу априори не получится. У нас нет городов, где живут только новаторы или только ретрограды. Поэтому здесь важен не столько компромисс, сколько последовательность действий. Пройдет, возможно, не один год и не одно десятилетие от момента согласования до всеобщего признания.

Иногда проще сделать что-то с нуля, нежели пытаться модернизировать в рамках текущей инфраструктуры. Если мы говорим про урбанистику, то уже есть решения, которые смогут изменить образ жизни того или иного города. Прокомментировать могу то, что касается Москвы. Мне действительно нравится идея использования малого кольца железной дороги, трансформированного в так называемый МЦК с новыми «Ласточками». У пассажиров появилась возможность увидеть совершенно новую Москву с новой точки зрения, выстраивать новые маршруты, экономя при этом свое время. Если бы вам дали задание усовершенствовать еще какой-нибудь объект в городах России, что бы вы выбрали?

Прежде чем что-то совершенствовать, необходимо понять, в чем состоит проблема. Возьмем остановки общественного транспорта в городах и регионах. В Москве, по крайней мере в центре, установлены совершенно новые, красивые и функциональные павильоны, в которых есть возможность как минимум хотя бы зарядить телефон. Однако я понимаю, что внедрение подобного проекта в городе с населением меньше полумиллиона невозможно из-за экономической нецелесообразности и менталитета населения. Я пришел к выводу, что с людьми необходимо говорить о проблемах, которые их беспокоят. И, скорее всего, в разных городах мы услышим совершенно разные мнения. Необходимо проводить качественные и количественные исследования, фокус-группы, тем самым предоставляя людям возможность сначала выявить проблему, а потом ее решить.

Привычная для всех вещь — светофор существует в почти неизменном виде более ста лет. Однако проект Traffic Light System предлагает модернизацию светофора с точки зрения не только внешнего вида, но и функциональности. Представленный дизайн и форма позволяют считывать цвет сигнала и направление движения, что поможет водителям быстрее и точнее ориентироваться в дорожной ситуации.

Когда я начал работать над модернизацией светофорных объектов, я понял, насколько эта задача небанальна и глубока. На мой взгляд, залог успешного продукта — это золотое сечение между утилитарностью, функциональностью и элегантным внешним видом. В промышленном дизайне, как и в мире, важна гармония. Только гармоничные решения способны стать популярными среди пользователей и принести им должное удовольствие от взаимодействия с продуктом.

НОВОСТИ РЕГИОНОВ



Абакан

Началась реконструкция привокзальной площади аэропорта

На площади устроят систему водоотведения и разобьют зеленую рекреационную зону. Подрядчик уже приступил к подготовке участка для укладки нового асфальтобетонного покрытия и тротуарной плитки. В комплекс работ входит создание контролируемых зон парковки личных автомобилей. Стоимость реконструкции оценивается в 27 млн руб. Часть средств выделит республиканский бюджет, а другую часть составят собственные средства аэропорта. Обновленная площадь должна открыться в конце 2016 г.

Благовещенск

Обсуждается проект канатной дороги через Амур в Китай

Аналогов проекту пока не существует. Строительство дороги должно начаться в 2017 г., а завершиться в I квартале 2018 г. Курировать процесс будет Минтранс РФ и Минтранс КНР. Амурская область имеет самую большую протяженность границы с Китаем — 1250 км. Столица Приамурья расположена напротив китайского города Хэйхэ, их разделяет река Амур.

Казань

Подведены итоги конкурса на разработку развития территорий ТПУ скоростной магистрали

Победителем открытого конкурса стала компания Cushman & Wakefield. Она займется разработкой проектов развития территорий, примыкающих к транспортно-пересадочным узлам высокоскоростной пассажирской магистрали Москва — Казань. Этот участок пройдет по территории семи субъектов РФ.



Владивосток

В автобусах установили кэшбоксы

Первую партию универсальных автоматов для оплаты проезда установили в автобусах.

Их поставили на всех муниципальных автобусах маршрута № 15, следующих до Приморского океанариума. Систему внедряет южнокорейская инвестиционная компания совместно с администрацией города. Устройства могут принимать плату за проезд по картам безналичной оплаты, а также монетами и купюрами, выдавая сдачу и билеты. Цель системы — освободить водителя от функции контролера и обеспечить учет всех поступающих средств. Проектом заинтересовались также власти Хабаровска и Южно-Сахалинска.



Волгоград

Началась реконструкция вокзального комплекса

На железнодорожном вокзале Волгоград-1 обновят пассажирскую платформу, средства навигации и установят другую систему информирования пассажиров. Для граждан с ограниченными физическими возможностями поставят лифт, на котором можно будет спуститься в тоннель, соединяющий платформу и здание вокзала. Комплекс Волгоград-1 Приволжской магистрали включает в себя два вокзала. Ежедневно через них курсируют более 100 пассажирских поездов.



Калуга

Открылся первый в России экодук

Мост для перехода животных через магистраль находится в Калужской области, на 170-м км федеральной трассы М-3 «Украина».

Выбор места для экодюка согласовывался со специалистами по миграции животных. Мост поможет сохранить традиционные тропы миграции, а ограждения, установленные на всем протяжении участка, исключат вероятность появления животных на дороге. Экодук оснастили системой мониторинга: на самом мосту и подходах к нему установлены шумозащитные экраны высотой 4 м. Ширина сооружения составляет 50 м.



Красноярск

После реконструкции открылся Свободный проспект

Завершился ремонт одной из самых загруженных магистралей Красноярска. Проспект расширили с двух до шести полос, заменили коммуникации, дорожные знаки и ограждения. Отремонтирован пешеходный переход, построены новые лестницы, озеленена и благоустроена территория. Стоимость реконструкции составила 330 млн руб.

Кемерово

Новая дорога связала дальние районы города с центром

Введен в эксплуатацию участок дороги от Молодежного проспекта до улицы Двужильного. По новой трассе можно быстро доехать из микрорайона Южный до ФПК и в центр города. Раньше это можно было сделать только с улицы Тухачевского, где постоянно возникали пробки. Подрядчики обустроили железнодорожный переезд, подняли над дорогой теплотрассу, проложили ливневую канализацию, установили четыре остановочные площадки, проложили тротуары и благоустроили прилегающую территорию. Объем финансирования составил более 165 млн руб.

Нижний Новгород

К 2018 году появится центр управления перевозками

В функции нового центра входит координация движения транспорта, прибывающего на вокзалы и в аэропорт, распределение туристов по автобусам-шаттлам, на метро и наземный транспорт. В период чемпионата на четырехполосных дорогах выделяют специальные полосы, по которым организуют движение городского транспорта и автобусов с болельщиками.

Мурманск

Открылась новая объездная трасса

Запущено движение по новой 15-километровой объездной дороге вокруг Мурманска. Для обеспечения безопасности встречные потоки разделены специальным ограждением. Трасса включает в себя три транспортных развязки, 14 мостов и путепроводов, надземный пешеходный переход. На всей дороге устроено искусственное электроосвещение. Пропускная способность составляет 20 тыс. автомобилей в сутки.



Курган

Разработан инвестиционный проект реконструкции аэропорта

В международном аэропорту Курган появится грузо-пассажирский многосторонний пункт пропуска через государственную границу. Соответствующий инвестпроект внесен в реестр инвестиционных площадок Курганской области. Планируемый объем финансирования составляет 150 млн руб. В рамках проекта проведут капитальный ремонт аэропорта и построят новый грузовой терминал.



Махачкала

Представлен проект расширения морского порта

На базе морского порта в Махачкале построят гавань для крупных судов и катеров.

В рамках проекта предусмотрено строительство гостиничного комплекса, паромной переправы и морского вокзала с пассажиропотоком 30 тыс. человек в год. Начало строительства запланировано на конец 2017 г. Аналогичный причал построят в Дербенте, чтобы восстановить некогда существовавший морской маршрут из Астрахани в Баку через Махачкалу и Дербент.



Мурманск

После реконструкции открылся железнодорожный вокзал

Капитально отремонтировали внутренние и внешние конструкции вокзала, заменили покрытие крыши и витражного остекления купола, обновили систему подсветки. Установлены современные отопительные приборы и новые системы трубопроводов. Полностью перестроен кассовый зал: в нем поставили шесть кассовых блоков и кассу для маломобильных пассажиров. Требования безбарьерной среды соблюдены на всех этапах перемещения пассажиров: от привокзальной площади до выхода на платформы и посадку в поезд.

Оренбург

Разработаны добавки, продлевающие срок службы дорог

На комбинате «Оренбургские минералы» начат выпуск минерального порошка и стабилизирующей добавки. При их применении гарантийный срок службы дорог может увеличиться до 25 лет. В 2015 г. комбинат произвел 500 тонн, в 2016-м планируется выпустить 3–4 тыс. тонн. Это позволит построить 1000 км дорог с особо прочным дорожным покрытием.

Пенза

Устанавливают остановки с альтернативными источниками энергии

На трассе по направлению к Саратову начато строительство остановочных комплексов с автономной системой освещения. Она представляет собой столб, на котором укреплены светодиодная лампа, две солнечные панели и ветрогенератор. Панели работают днем, ветрогенератор круглосуточно. Вырабатываемой энергии хватает на то, чтобы в темное время освещать остановку и пешеходный переход перед ней.



Мурманск

Завершена реконструкция морского вокзала

В рамках реконструкции отремонтировали пирс дальних линий, элементы берегоукрепления, само здание морского вокзала, благоустроили прилегающую территорию. Финансирование проекта осуществлялось из средств федерального бюджета и Росморпорта. Более 460 млн руб. потрачено на реконструкцию морского вокзала и 790 млн — на пирс дальних линий. Согласно федеральной целевой программе в 2018 г. в здании вокзала планируется оборудовать пункт пропуска через границу.

Омск

Закончено строительство путепровода

Началось автомобильное движение по транспортной развязке с путепроводом через железнодорожные пути. Транспортный узел связывает два административных округа: Октябрьский и Ленинский. В ходе работ благоустроили прилегающую территорию, высадили деревья и смонтировали специальные шумозащитные экраны. Путепровод полностью адаптирован для маломобильных групп населения.



Ростов-на-Дону

Новое здание морского порта будет иметь форму треугольника

Проект порта в Азове разрабатывает архитектурное бюро Bernaskoni.

Внутри разместят туристический центр, транспортный терминал, городское кафе и офисы. Совместно с Азовским краеведческим музеем создается трансформируемая выставочная площадка. Предполагаемая площадь объекта составит 1500 кв. м. Завершить строительство планируется к 2018 г. Предварительный объем инвестиций в проект составляет более 300 млн руб.



Назрань

Введен в эксплуатацию автовокзал

В Насыр-Кортском округе Назрани построили автовокзал. Он представляет собой пятиэтажное здание площадью более 1000 кв. м. Четыре этажа занимают административные помещения, а пятый планируется сдавать в аренду. На территории автовокзала обустроены комната матери и ребенка, помещения для отдыха водителей, кассы и камеры хранения. Вокзал будет обслуживать пригородные, внутри-республиканские и междугородные маршруты. Кроме того, планируется запустить международные рейсы. От трассы М-29 до автовокзала проложена новая дорога.

Пермь

В составе электропоездов появился вагон для пассажиров с маленькими детьми

Он оборудован мягкими и безопасными манежами и украшен яркими аппликациями. Идея принадлежит Пермской пригородной компании. Цель — сделать поездку пассажиров более комфортной, организовав игровое пространство для детей. Специальный вагон с надписью «Детский» курсирует по всем областным направлениям. В нем действует обычный билет на пригородный поезд.

Самара

К ЧМ-2018 построят тоннель для движения трамваев

Работы проведут в рамках реконструкции трамвайной линии для строительства новой ветки до футбольного стадиона. Стоимость проекта составляет 236,7 млн руб. Все работы должны быть завершены до 1 октября 2017 г. Конечную станцию трамвая разместят неподалеку от стадиона. Там же появится новый автовокзал, рассчитанный на внутригородское и пригородное сообщение.

Саранск

Построена новая многоуровневая развязка к ЧМ-2018

Завершено строительство многоуровневой развязки на дороге, ведущей к аэропорту. Новый транспортный узел, расположенный на пересечении Красной и Севастопольской улиц, включает в себя путепровод и кольцо. Развязка, построенная в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу, обеспечит удобный подъезд к аэропорту и стадиону «Мордовия Арена».



Петрозаводск

Разработан проект аэровокзального комплекса

Новый аэропорт планируется построить в течение 2016–2018 гг. Стоимость проекта оценивается в 800 млн руб., из них 720 млн — средства инвестора ООО «Аэроинвест» и 80 млн — софинансирование из бюджета Карелии. В июле застройщику было предоставлено право на заключение договора аренды земельного участка 2,7 га. На данный момент ведется разработка проектно-сметной документации. В рамках адресной инвестиционной программы Карелии предусмотрено создание необходимой внешней инфраструктуры для подключения объекта.



Сочи

Откроют регулярную круизную линию из Сочи в Крым

Проект регулярной круизной линии из порта Сочи в Крым получил одобрение Минтранса России. Открыть ее планируют в апреле 2017 г. После строительства и реконструкции порта Сочи в новой круизной гавани смогут находиться два круизных лайнера длиной до 300 м, рассчитанных на 3,5 тыс. пассажиров, и пассажирский паром длиной до 135 м. В первый год работы линии только в летнюю навигацию планируется перевозить до 40 тыс. пассажиров.



Тверь

Разработан инновационный электропоезд «Иволга»

Платформа позволяет создавать поезда городского, пригородного и интермодального сообщения. В салонах электропоезда используются системы обеспечения постоянного микроклимата и обеззараживания воздуха. Благодаря технологии пневмоподвешивания обеспечивается плавный ход поезда, низкий уровень шума и вибрации. В дверном проеме вагона установлен пандус для маломобильных пассажиров, а также специальные места для обустройства и закрепления кресел-колясок.



Симферополь

Разработана концепция реконструкции одной из самых аварийных улиц города

Концепцию реконструкции улицы Гагарина разработал крымский дизайнер Сергей Берг. Он предлагает сделать центральную полосу пятиполосной дороги разделительной и озеленить. Чтобы троллейбусы и маршрутки не стояли в пробках, для общественного транспорта необходимо создать выделенные полосы. Пешеходные переходы требуется приподнять на уровень тротуара, что сделает их безопаснее, а маломобильные группы населения избавит от препятствий.



Псков

Строится Северный обход

В рамках строительства объездной дороги вокруг Пскова начались работы по созданию Северного обхода города. Проект вошел в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России» и финансируется из федерального и областного бюджетов. Объем инвестиций составил 6 млрд 800 млн руб. Общая протяженность обхода 9 км. По проекту предусмотрено строительство шести путепроводов и мостового перехода. Новая трасса соединит дорогу на Сланцы и магистраль до Эстонии. Объект планируется ввести в эксплуатацию к 2019 г.

Кемерово

Завершился первый этап благоустройства площади аэропорта

Обустроили две автопарковки на 200 машино-мест для долговременной стоянки автомобилей и на 60 мест — для краткосрочной. На площади установили осветительные элементы и заасфальтировали тротуары для пешеходов. На привокзальной территории аэропорта открылся памятник — самолет МИГ-21, на котором летал Герой СССР летчик-космонавт Алексей Леонов.

Якутск

Разработан маршрутный автобус, сигнализирующий в случае ЧС

Автобус изготовила китайская компания Shaolin. Маршрутный автобус оснащен системой «ЭРА-ГЛОНАСС» для передачи экстренных сообщений и связи с диспетчерской МЧС. Он также оборудован лифтовым подъемником для посадки и высадки маломобильных граждан. После того как автобус пройдет тестовые испытания в зимний период, муниципальные власти планируют закупить 20 моделей для городского автопарка.

Самара

Открылось железнодорожное сообщение между городом и аэропортом Курумоч

Маршрут предусматривает восемь рейсов в сутки, по четыре в каждом направлении. Электропоезд отправляется с железнодорожного вокзала Самары, время в пути составляет 1 час 15 минут. Так как железнодорожная платформа находится в нескольких километрах от аэропорта, то для доставки пассажиров к зданию аэровокзала организовано движение автобусов-шаттлов.



Сыктывкар

Завершено строительство первой очереди моста через реку Човью

Мост свяжет Сыктывкар с Эжвинским районом и Ухтой. На строительство затрачено почти 165 млн руб., включая асфальтирование и подготовку выхода на трассу. Общая длина моста составляет 112 м. После запуска первой очереди планируется приступить к следующему этапу реализации проекта: разборке второй очереди аварийного моста и его расширение до четырех полос.

Саратов

Построят западный обход железнодорожного узла за 30,9 млрд рублей

К 2025 г. планируется построить западный обход Саратовского железнодорожного узла. Проект получил одобрение инвестиционного комитета РЖД. Работы будут вестись в два этапа. Первый предполагает строительство 52 км пути от станции Курдюм до станции Биркин. В рамках второго этапа возведут двухпутные вставки длиной 34 км. Основные цели реализации проекта: обеспечить объем перевозок грузов через Саратовский узел в размере 113,7 млн тонн, а также развить дополнительное пригородное движение.

Севастополь

Создается комплекс «Безопасные дороги»

Подписано концессионное соглашение между правительством Севастополя и инвестором. Последний вложит около 900 млн руб. в создание сети платных парковок и системы видеонаблюдения, которая поможет следить за соблюдением ПДД. Аппаратный комплекс «Безопасные дороги» подключат к центральной федеральной системе фиксации дорожных нарушений.

Череповец

Разработан проект моста через Шексню

Проект совместили с планом обхода города, предполагающего выход на трассу Сергиев Посад — Череповец. Мост станет важным узлом для транзита транспорта, связанного с Волго-Балтийским водным путем. Проектны сначала должны пройти защиту в Росавтодоре, а затем их рассмотрит правительственная комиссия, которая и примет решение о выделении финансирования.

Улан-Удэ

В аэропорту построят новую взлетную полосу

Реконструкция аэродромного комплекса аэропорта Улан-Удэ ведется в рамках федеральной целевой программы. Проектом предусмотрено строительство новой искусственной взлетно-посадочной полосы длиной 3400 и шириной 45 м. Она сможет принимать практически любые самолеты, включая Airbus A321-200, Boeing 737-900ER и Boeing 767-300. Стоимость проекта превышает 4 млрд руб.





Челябинск

Представлен план реконструкции аэропорта

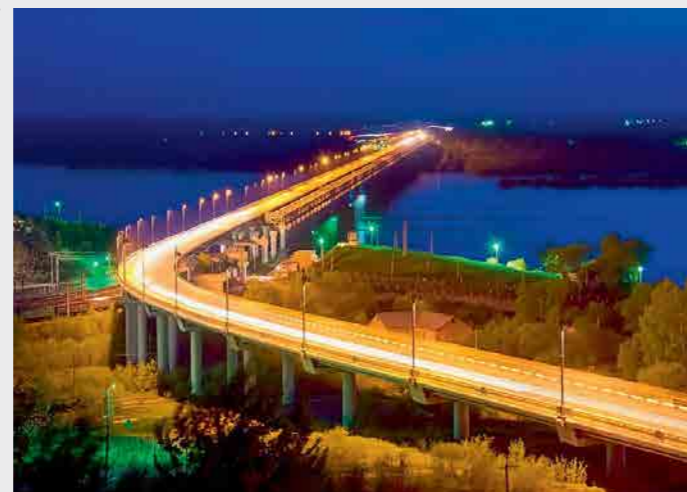
Проектирование первого этапа завершится в декабре 2016 г. Планируется реконструкция магистральных дорожек, замена ограждений и другие работы. Второй этап реконструкции, учитывая требования для проведения саммита ШОС, предусматривает строительство дополнительных мест для стоянки самолетов. Финансирование этих работ осуществляется за счет средств федерального бюджета, объем инвестиций составляет свыше 6 млрд руб. Третий этап предполагает строительство нового аэровокзального комплекса и инфраструктуры.



Уфа

Сдан в эксплуатацию Затонский мост

Мост обеспечит возможность въезда в город со стороны федеральной трассы М-7 «Волга». Длина моста 836 м. Он рассчитан на три полосы в направлении центра города, учитывая одностороннее движение в сторону микрорайона Затон. На мосту установлено 56 опор освещения и автоматизированная система управления дорожным движением. Построен пешеходный переход, обустроенный в соответствии с требованиями доступной среды для маломобильных граждан.



Хабаровск

Завершилась реконструкция «Амурского чуда»

Досрочно завершен капитальный ремонт моста через Амур.

Реконструкция моста, известного как «Амурское чудо», прошла впервые с момента его постройки в 1999 г. В ходе работ полностью заменено асфальтобетонное покрытие автомобильного яруса. Обновлены электрические сети, полностью проведена окраска всех конструкций моста, включая ограждения и фонарные столбы. Мост является частью Транссибирской магистрали и федеральной автодороги М58 «Амур» (Чита — Хабаровск).



Ульяновск

Открылся первый в ПФО вертолетный центр

В Засвияжском районе Ульяновска открылся вертолетный центр Heliport Ulyanovsk. Объем инвестиций составил около 300 млн руб. На территории расположены авиационный учебный центр по обслуживанию вертолетов, заправочный комплекс, оборудованы зона отдыха и гостиница для пилотов. Комплекс даст возможность не только осуществлять коммерческие перевозки, но и доставлять медработников в труднодоступные районы и проводить мониторинг лесных массивов.



Москва

В Москве заработала новая сеть наземного общественного транспорта «Магистраль»

Весь центр Москвы охватывают 17 новых маршрутов.

Они делятся в зависимости от места назначения. Самые длинные магистральные маршруты будут следовать с интервалом от 5 до 10 минут. Районные маршруты, соединяющие отдаленные районы Москвы с центром, курсируют каждые 10–15 минут. И, наконец, социальные маршруты с интервалом до 30 минут созданы для поездок в социальные учреждения.

Москва

Запустили маршруты «автобус + электричка»

Центральная пригородная пассажирская компания запустит автобусы, расписание которых синхронизировано с прибытием пригородных электричек. Гражданам предложат приобрести единый билет, действительный и на электричку, и на автобус на нужной станции. Первые пилотные маршруты запустят в Красногорском, Пушкинском и Домодедовском районах.

Москва

Одобен проект строительства нового терминала в Домодедово

Архитектурная концепция бюро Under One Roof предполагает, что обслуживание всех пассажиров будет проходить в одном терминале. Общая площадь здания составляет 235,475 кв. м, а пропускная способность — 12 млн пассажиров в год. Строительство терминала и ввод его в эксплуатацию планируется завершить в I квартале 2018 г.

Санкт-Петербург

Планируется запустить первую в городе сеть частных трамваев

Обособленную скоростную линию планируют запустить в Красногвардейском районе. Конкурс на поставку 23 трамваев выиграла белорусско-швейцарская компания «Штадлер — Минск». Протяженность частной трамвайной сети около 14 км. Линейка трамваев «Метелица» представляет собой трехсекционный 26,7-метровый трамвайный вагон двустороннего движения.

Санкт-Петербург

Протестирована новая система оплаты проезда

Комплексную информационно-платежную систему разработал Университет ИТМО. Она обеспечивает оплату проезда наличными и электронными деньгами, ведет контроль оплаты, информирует пассажиров и производит онлайн-мониторинг технического состояния транспортных средств. Оборудование, установленное в автобусах, позволяет оплатить проезд с помощью звонка на специальный номер, QR-кода и мобильного приложения.

Санкт-Петербург

Для полицейских разработали гироскутеры

Спецтехнику разработали на Ковровском электро-механическом заводе по просьбе губернатора города. Гироскутер разгоняется до 20 км в час. На нем удобно передвигаться по историческому центру, минуя пробки. Мощность позволяет за день преодолевать расстояние до 60 км. Линейка предприятия, представленная в Санкт-Петербурге, также включает мини-автомобили с возможностями и электровелосипеды.

Санкт-Петербург

Создан единый стиль освещения Московского проспекта

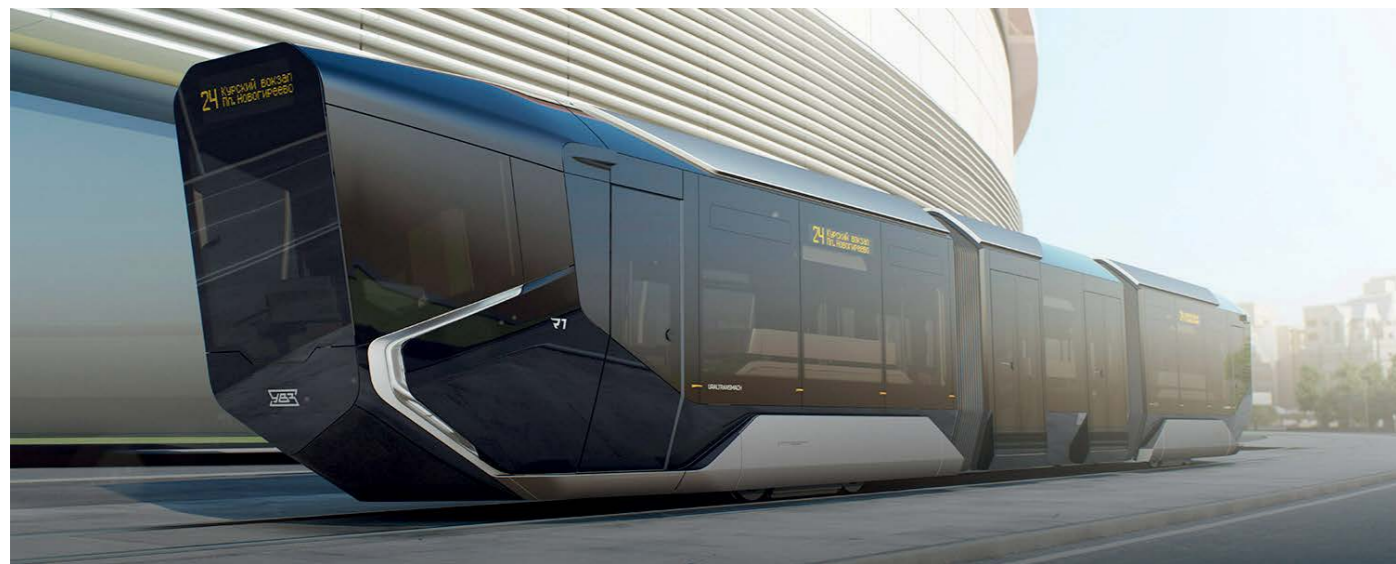
Реализован проект по созданию декоративного наружного освещения. На Московском проспекте завершилась реконструкция наружного освещения, установлена подсветка сада «Олимпия». Трассу на участке от набережной Обводного канала до Загородного проспекта оснастили 42 опорами со светильниками мощностью 250 Вт. Также запланировано продолжить установку фонарей на Московском проспекте в сторону Сенной площади.

Москва

Представили новейший тип подвижного состава метро

В вагонах предусмотрены откидные сидения, специальные места для маломобильных групп граждан, а также на 20% увеличена вместительность. Состав из восьми вагонов теперь сможет перевозить до 1524 человек. В салоне размещены интерактивные карты московской подземки, которые могут прокладывать маршруты. Новые вагоны в ближайшее время закупят для Таганско-Краснопресненской линии.





Трамвай Russia one

Тренировка для транспорта

Автор: Андрей Чернигин

Инвестиции в создание транспортной инфраструктуры к чемпионату мира по футболу в рамках федеральной целевой программы составят почти 335 млрд руб. Часть этих вложений поможет модернизировать системы общественного транспорта в городах, где пройдут матчи. Немаловажную роль в формировании позитивного имиджа России будет играть работа транспорта во время мундиала. Многие из тех, кто приедет в Россию, избалованы идеально организованной системой европейского общественного транспорта. Понравится ли им здесь, во многом будет зависеть от уровня комфорта во время путешествия.



Проект двухэтажного автобуса oneione



Первый в России низкопольный трамвай, изготовленный на заводе Уралтрансмаш. Конфигурация салона адаптируется для нужд конкретного города и маршрута, обеспечивая требуемую вместимость и уровень комфорта. Трамвай оснащен Wi-Fi, GPS и ГЛОНАСС-навигацией, семью HD-камерами видеонаблюдения, системой кондиционирования и антибактериальными поручнями.

Плюс-минус миллион

Одна из сложностей в подготовке к ЧМ-2018 состоит в том, что примерное количество гостей станет известно лишь в конце будущего года, когда определят команды — участницы мундиала.

Специально для подготовки к ЧМ создана Транспортная дирекция чемпионата мира по футболу. Ее руководитель Терентий Мещеряков утверждает, что инфраструктура будет готова к приему любого количества гостей. «Сейчас мы пока не знаем, сколько болельщиков приедет на соревнования. Это зависит от множества факторов: билетной программы, результатов жеребьевки, итогов матчей и так далее», — говорит он.

Ранее генеральный директор организационного комитета по подготовке и проведению чемпионата мира по футболу «Россия-2018» Алексей Сорокин предположил, что на ЧМ-2018 приедет 1 млн человек. Для сравнения: за весь прошлый год, согласно данным Федерального агентства по туризму, в Россию въехало 26 млн иностранцев. Даже если предположить, что в течение года иностранцы въезжают в Россию равномерно, получается, что в месяц страну посещают более 2 млн гостей из-за рубежа. Дополнительный миллион болельщиков обеспечивает месячный прирост турпотока сразу на треть.

Еще одним аргументом в пользу посещения России летом 2018 г. может стать относительная дешевизна страны для иностранцев. Сейчас РФ интересна туристам, кроме прочего, благодаря низкому курсу рубля. Но вряд ли кто-то сможет сегодня спрогнозировать, сколько будет стоить рубль во время футбольного первенства. Этот фактор является еще одним пунктом в перечне неизвестных величин, которые будут влиять на количество болельщиков на ЧМ-2018.



Матчи Кубка конфедераций в 2017 г. пройдут в Москве, Санкт-Петербурге, Казани и Сочи.

«Чтобы преодолеть неопределенность, в наших транспортных моделях мы с помощью инновационных технологий построили логистику передвижения болельщиков, — рассказывает Терентий Мещеряков. — Разработан объединенный операционный транспортный план, в основу которого легла динамическая, а не статичная модель. По сути, это программа, которая способна сама распределять транспортные и пассажирские потоки и оперативно реагировать на изменения различных параметров».

К ЧМ предусмотрены дополнительные меры безопасности: подготовлены предложения по оборудованию автотранспорта, работающего на ЧМ-2018, системой «ЭРА-ГЛОНАСС». Таким образом можно будет контролировать местонахождение каждого автобуса, что повышает уровень безопасности пассажирских перевозок.

ТРАНСПОРТ К ЧМ

По словам главы транспортной дирекции, в программу заложено множество данных, влияющих на уровень транспортного обеспечения соревнований. Перед чемпионатом организаторы заложат в динамическую модель актуальные данные и с высокой точностью рассчитают спрос на транспорт футбольными болельщиками. Это позволит построить эффективные сценарии транспортного обеспечения во время мундиала в целом и каждого матча в отдельности.

Подготовка городов

Очевидно, что инвестиции в транспортную отрасль России необходимы, даже если бы чемпионат мира в стране и не проводился. Капитальные вложения в инфраструктуру в последние годы серьезно снизились. Например, в некоторых городах полностью демонтировали трамвайные пути, поскольку на обновление подвижного состава и содержание линий не хватало средств.

Согласно федеральной целевой программе (ФЦП) подготовки к проведению в 2018 г. в России чемпионата мира по футболу, всего на строительство транспортной инфраструктуры выделят 334,6 млрд руб., из которых 45% — средства федерального бюджета, около 10% — региональных бюджетов, остальные — внебюджетные источники. После мероприятия новая инфраструктура позволит регионам активнее развивать туристическую составляющую, а это будущие доходы городов.

Транспорт для болельщиков

Львиная доля расходов ФЦП придется на реконструкцию аэропортов и строительство дорог. Финансировать эти работы будут преимущественно за счет госказны и внебюджетных источников. В свою очередь регионы, где находятся города-организаторы, выделяют средства на об-

новление пассажирского транспорта. При этом городские власти вправе самостоятельно определять способы обновления: кто-то закупает новые транспортные средства, кто-то модернизирует существующие, отметил господин Мещеряков.

«Например, некоторые регионы сегодня отказываются от приобретения новых трамваев, а на базе старых, которые соответствуют всем нормам безопасности и еще не изношены, делают новые салоны, — говорит эксперт. — После таких работ пассажир даже не сможет определить, новый это вагон или модернизированный».

Основная нагрузка в дни мундиала придется на железнодорожный транспорт. Автобусное сообщение в этом случае будет рассматриваться скорее как поддерживающее. Автобусные перевозки станут основными только там, где железнодорожный транспорт до аэропорта развит слабо.

Для комфортного передвижения в городах организуют специальные «маршруты соревнований», соединяющие наиболее посещаемые места (вокзал, гостиницы, фан-зоны и тому подобное). Города-организаторы определяют «маршруты соревнований» самостоятельно и согласовывают их с дирекцией.

Например, как сообщили в пресс-службе Комитета по транспорту Санкт-Петербурга, для перевозки болельщиков во время чемпионата организуют пять маршрутов автобусов-шаттлов. Они свяжут стадион на Крестовском острове с Московским вокзалом, аэропортом Пулковское, станциями метро «Петроградская» и «Выборгская», а также аэропорт с Московским вокзалом. На этих направлениях будут работать 144 автобуса. Причем этот транспорт приобретут дополнительно, чтобы не снимать автобусы с городских линий и не ухудшать транспортное обслуживание петербуржцев. После мундиала автобусы выйдут на городские маршруты.

Проезд в шаттлах будет бесплатным для волонтеров (при предъявлении карты волонтера) и для зрителей в день проведения матча (при предъявлении билета на матч). Как заметил господин Мещеряков, Россия впервые в истории крупных спортивных мероприятий предоставляет всем участникам матчей право на бесплатный проезд по «маршрутам соревнований». Поездки разделены на три типа: межрегиональные, организованные с помощью железнодорожных перевозок между городами-организаторами; внутрирегиональные, например маршруты аэропорт — город — аэропорт; внутригородские.

«Для того чтобы средств перевозок хватило на время соревнований, мы запустили регистрацию транспортных предприятий и автосредств, — говорит глава транспортной дирекции ЧМ-2018. — Прошедшие регистрацию и проверку компании могут привлекаться для организации перевозок как на маршрутах аэропорт — город — аэропорт, так и в самом городе. Кроме того, болельщики смогут самостоятельно воспользоваться информацией о перевозчиках и заказать трансфер по своему усмотрению».

В Комитете по транспорту Санкт-Петербурга уточнили, что на «маршрутах соревнований» Кубка конфедераций и чемпионата мира по футболу помимо автобусов-шаттлов будут задействованы все социальные маршруты регулярных перевозок, все линии метрополитена и пригородные электропоезда.

К Кубку конфедераций, который пройдет за год до чемпионата мира, для болельщиков запустят трамваи-шаттлы. Для их движения выделят отдельную полосу от станции метро «Черная Речка» до улицы Савушкина в створе Яхтенного моста. На линии будут работать современные трамваи с двусторонним расположением дверей. Однако к чемпионату мира основную нагрузку по доставке болельщиков на стадион возьмет на себя станция метро «Новокрестовская», которая откроется в 2018 г.

Требования к транспорту

Главные требования к транспорту на ЧМ-2018 — его удобство и безопасность. «Когда мы говорим об удобстве, то имеем в виду дублирование объявлений об остановках на английском языке, приспособленность для маломобильных категорий граждан и тому подобное, — рассказывает Терентий Мещеряков. — Если говорить о безопасности, то современные требования, выдвигаемые к российским перевозчикам, соответствуют общемировым стандартам. Каких-то экстраординарных запросов нет».

Но дополнительные меры безопасности все же предусмотрены. Например, уже подготовлены предложения по оборудованию автотранспорта, работающего на ЧМ-2018,

Города, где пройдут матчи чемпионата мира по футболу: Волгоград, Екатеринбург, Казань, Калининград, Москва, Нижний Новгород, Ростов-на-Дону, Самара, Санкт-Петербург, Саранск, Сочи.**Терентий Мещеряков**

Руководитель Транспортной дирекции чемпионата мира по футболу

Все понимают, что чемпионат — это двигатель развития регионов, поэтому активно вкладываются в транспортные проекты. Закупаются новый подвижной состав: автобусы, трамваи, вагоны метро; совершенствуется улично-дорожная сеть: ремонтируются дороги, оборудуются новые остановочные пункты.

системой «ЭРА-ГЛОНАСС». Таким образом можно будет контролировать местонахождение каждого автобуса, что повышает уровень безопасности пассажирских перевозок.

Чемпионат мира — это и шанс заработать для частного бизнеса. «На сайте partners.transport2018.com ведется регистрация автоперевозчиков, — рассказывает господин Мещеряков. — О том, какова будет доля частного бизнеса в перевозке болельщиков, пока говорить рано, поскольку еще нет данных, чтобы спрогнозировать дополнительный спрос на транспорт во время соревнований». Безусловно, транспортная инфраструктура, созданная к спортивным мероприятиям, будет востребована населением. Не исключено, что новые трамваи, автобусы, троллейбусы и станции метро сделают жизнь горожан более комфортной.



Как городам заработать на ЧМ-2018? Саранск

Автор: Ольга Гришина

Глобальные спортивные события — неоспоримый двигатель развития туризма в городах по всему миру. В России сейчас наиболее ожидаемым ивентом стал чемпионат мира по футболу 2018 г. Эксперты убеждены, что у 11 принимающих городов есть реальные шансы снять сливки и получить мощный толчок для дальнейшего продвижения в индустрии.



Добраться до Саранска — столицы Мордовии можно на машине (от Москвы примерно 650 км), поезде или самолете (лететь меньше часа). Город с численностью чуть более 300 тыс. жителей. При этом здесь 2000 (!) различных спортивных объектов, многие из которых пригодны для соревнований мирового уровня. После того как в 2012 г. Саранск выиграл право принимать чемпионат, в городе начался настоящий футбольный бум. Практически в каждой школе появилось свое поле, команды волонтеров начали отрабатывать навыки на мероприятиях, а официанты — учить английский. Специально к чемпионату из крупных объектов здесь построен только стадион на 45 тыс. зрительских мест; после игр это число сократится до 30 тыс. Неподалеку возводится жилой микрорайон с гостиничным комплексом, заканчивается строительство четырех- и пятизвездочной гостиниц, уже появились новые дороги и транспортные развязки. Горожане в предвкушении месячных гуляний. С 1 июня по 15 июля 2018 г. здесь в формате нон-стоп пройдет фестиваль болельщиков. На двух самых крупных площадях организуют практически круглосуточную фан-зону с большими экранами для просмотров матчей, интерактивами, концертами электронной музыки, ярмарочной торговлей и ресторанами. Местные власти увлеклись чемпионатом настолько, что одними из первых еще в начале года предложили туристам тематический маршрут «Саранск футбольный» и разработали проекты путешествий для болельщиков. В тестовом режиме их запустят в начале 2018-го.

По мнению директора по продвижению территорий Коммуникационного агентства АГТ Владислава Шулаева, для Саранска это уже вторая попытка закрепить на геокультурной карте с помощью спорта. Первая — легкоатлетическая — оказалась несколько смазанной, именно поэтому столица Мордовии работает на опережение. При этом, по мнению господина Шулаева, перед каждым городом, принимающим чемпионат, стоят специфические задачи. «Для Москвы — оптимизация спортивной и туристической инфраструктуры, своеобразный тест, который поможет перейти в суперлигу мировых городов спортивного и культурного туризма, — считает эксперт. — Для Санкт-Петербурга — немного авральная ситуация по сдаче минимума на звание одного из современных спортивно-туристических центров Европы. У Северной столицы, кстати, в отличие от других десяти городов, будет

возможность пересдать экзамен — Питер входит в число городов, принимающих еще и футбольный чемпионат континента 2020 г. Для Сочи и Казани — это шанс укрепить свой статус российских спортивных столиц. Для Калининграда и Екатеринбурга — расширение арсенала туристических направлений. Для Ростова-на-Дону, Волгограда, Нижнего Новгорода и Самары — это шанс для своеобразной перезагрузки в развитии туризма и продвижении этих городов. На мой взгляд, этим четверем городам суждено выйти на новый уровень развития туристической сферы после осмысления итогов чемпионата. То, что в ближайшие полтора года не удастся реализовать девяти нестоличным городам, будет сложно компенсировать в последующие десятилетия: например, если Волгоград до июня 2018 г. так и не поставит арт-объект в честь своей знаменитейшей землячки Елены Исинбаевой».



Демьян Сидоренко

Спортивный продюсер, эксперт по вопросам стратегического планирования спортивных событий, ведущий преподаватель Олимпийского университета, Российской академии народного хозяйства (РАНХиГС) при Президенте РФ

Несмотря на специфику подготовительного этапа и осмысления результатов, стратегия работы с туристами в городах во время самого чемпионата может быть выстроена по схожей схеме. Необходимо весь туристический поток разделить на сегменты в зависимости от потенциальных пользователей. Во-первых, иностранные туристы, которые приедут поддержать свою команду. Понятно, что они постараются «захватить» не только само событие, но и достопримечательности, местный колорит города. В этом смысле палитра, которой их можно удивить, в каждом месте проведения соревнований должна быть достаточно широкой. Второй сегмент — сами горожане и жители региона. Для большинства из них главной станет возможность прикоснуться к чемпионату мира. Этот сегмент называется «Первый опыт», и по количеству от общей массы потребителей он, пожалуй, является целевым для организаторов. Эта категория людей обращает больше внимания на развлекательный компонент события. При этом нужны не дополнительные маршруты, так как большинство из них будут экономить время, а максимальный «фан» при передвижении от гостиницы до спортивного объекта и обратно. Также важно понимать, что в этом сегменте жителям Саранска, к примеру, трудно будет «продать» Саранск. Среди местных большим спросом будет пользоваться все, что связано с самим чемпионатом, а также любая возможность стать причастным к мировому футбольному событию. Должны быть обустроены места, где жители смогут фотографироваться, тем самым как бы подтверждая свое участие и присутствие. Особое внимание следует уделить линейке сувенирных предложений. Вообще, чем больше активностей и способов потратить деньги, тем лучше. Но нужны именно оригинальные идеи. Обладатели этих идей должны выходить на организаторов с предложением уже сейчас, точно так же и сами организаторы должны искать эти предложения уже сегодня. Понятно, что руководство городов будет конкурировать за отчетную картинку, ведь ярмарки развлечений, помимо коммерческого, имеют еще и хороший имиджевый потенциал. Мол, смотрите, как было красочно, масштабно и насыщено у нас. И очень хочется надеяться, что в итоге каждый город заработает свои деньги, очки и, что особенно важно, сделает новые открытия, которыми в дальнейшем смогут пользоваться другие игроки спортивной индустрии.



Юлия Александрова
Директор туристско-информационного центра Республики Мордовии

В нашем городе развит деловой туризм, и многие из приезжающих делегаций интересуются чемпионатом мира по футболу. Мы разработали новое предложение «Саранск футбольный». Это двухдневный тур для знакомства с объектами чемпионата: строящимся стадионом, тренировочными площадками и отелями, в которых будут проживать команды-участницы. С помощью этого маршрута мы планируем увеличить поток туристов в 2016 г. на 15%. У нас также разработаны проекты маршрутов для болельщиков. Когда пройдет жеребьевка и более точно определится наша целевая аудитория, мы составим проработанные и четкие предложения.

Мы хорошо понимаем, что футбольные болельщики — это на 70% мужчины. Им не интересны традиционные музеи и подобные истории. Поэтому мы предлагаем туры с интерактивами: поиграть в футбол, сходить на охоту, съездить на рыбалку, посетить лыжно-биатлонный центр и пострелять, посмотреть промышленные предприятия (производство сыра, пивоваренный и ликеро-водочный заводы). У нас запланировано восемь экскурсионных предложений, из которых можно будет собрать все что угодно. Есть более длинные маршруты, включающие посещение заповедника в 170 км от Саранска, старейшего города Мордовии, мужского монастыря и других знаковых объектов. Как правило, все экскурсии завершаются на фестивале болельщиков. Мы надеемся, что ЧМ сыграет важную роль в продвижении Саранска.



Орел

Завершилось строительство ледовой арены

Новая ледовая арена открылась в микрорайоне «Зареченский». Она включает ледовую площадку размером 60 на 30 м с трибунами на 1000 мест и административно-бытовые помещения. Во время учебно-тренировочных занятий каток способен вместить 50 человек в смену, а в дни массовых катаний — 80 человек. Также построено футбольное поле с искусственным покрытием, волейбольная и баскетбольная площадки. Общий объем финансирования составил 370,1 млн руб., выделенных из федерального и областного бюджетов.

Пенза

Стартовали работы по реконструкции стадиона «Зенит»

Открыть обновленный стадион планируется в декабре 2017 г. На работы выделят 199,8 млн рублей. По проекту на стадионе появятся два тренировочных поля: одно с натуральным покрытием, другое с искусственным. Подвергнутся реконструкции два футбольных мини-поля и теннисный корт. На месте бывшего бассейна построят новое здание, в котором сделают раздевалки для команд и пресс-центр.

Тверь

В рамках федеральной целевой программы реконструируют стадион

Работы по реконструкции стадиона «Химик» на берегу Волги включены в программу на 2017 г. Здесь уложат искусственный футбольный газон, построят легкоатлетические беговые дорожки и секторы для прыжков, также отремонтируют зрительские трибуны и установят современную систему освещения.



Барнаул

Открылась спортивная школа олимпийского резерва

На строительство спортшколы по гребле на байдарках и каноэ имени К. Костенко потрачено 240 млн руб.

Из них 70 млн руб. выделил федеральный бюджет, остальную сумму — краевой. Спортивный комплекс включает четыре тренажерных зала, душевые комнаты, методический и медицинский кабинеты, конференц-зал и необходимый набор бытовых помещений. Зимой на спортивной базе будут тренироваться члены федерации закаливания и спортивного зимнего плавания Алтайского края «Белые медведи».



Омск

Началось строительство хоккейной академии «Авангард»

Строительство ведется на земельном участке площадью 70 га. Здесь появится гостиница-интернат на 156 мест, две ледовые арены: тренировочная и для проведения матчей. На втором и третьем этажах разместятся тренажерный и универсальный спортзалы, а также реабилитационный центр. Завершить работы планируется к осени 2018 г.



Краснодар

Сдан в эксплуатацию стадион «Краснодар»

Технические возможности стадиона позволят проводить на нем матчи любых турниров под эгидой УЕФА и ФИФА.

Стадион рассчитан на 34 291 место, включая ВИП-места и ложи. Для комфорта болельщиков трибуны оснащены системой инфракрасного обогрева. Размер футбольного поля 105 на 68 м. По всему периметру в чаше стадиона установлен большой медиаэкран площадью 4700 кв. м, а за происходящим внутри арены следит 721 камера. Звук обеспечивают 49 акустических систем. После чемпионата мира по футболу здесь будут проводиться матчи с участием футбольного клуба «Краснодар».



Ставрополь

После реконструкции открылась краевая детско-юношеская спортивная школа

Отремонтировали десять спортивных залов и плавательный бассейн. Занятия ведутся по восьми направлениям: легкая атлетика, пауэрлифтинг, бокс, дзюдо, вольная борьба, рукопашный бой, плавание и бадминтон. На регулярной основе здесь смогут заниматься более 650 детей.

Новосибирск

Универсальный фехтовальный комплекс построят к 2018 году

Инициатива строительства комплекса принадлежит Федерации фехтования России. Стоимость проекта составит 200 млн руб. Центр оснастят двумя универсальными залами, пригодными как для фехтования, так и для игровых видов спорта. В одном из них предусмотрена трибуна на 400 зрителей. Площадь спортивного объекта составляет около 4 тыс. кв. м.

Назрань

Рядом со стадионом имени Рашида Аушева открыли большую воркаут-площадку

Спортивная площадка площадью 1,3 тыс. кв. м предназначена для проведения тренировок и соревнований по воркауту. На средства частного инвестора здесь установили брусья, турники, шведские стенки и упоры для отжиманий. Параллельно ведется ремонт стадиона: расширяют зрительские трибуны, строят новые беговые дорожки и поле для мини-футбола.

Липецк

Завершились работы по реконструкции лыжероллерной трассы

Трасса проложена между микрорайоном 19 и парком Победы. Ее длина составляет 1300 м. Строители полностью заменили асфальтовое покрытие, демонтировали ветхий мостик, а на его место положили бетонные плиты. Площадка предназначена для тренировок и проведения муниципальных и региональных соревнований. На ремонт трассы из городского бюджета выделили 3 млн руб.



Москва

Введен в эксплуатацию стадион ЦСК

Новый стадион, расположенный в Северном округе Москвы, рассчитан на 30 тыс. зрителей. На территории спортивного комплекса находится музей ЦСК, детско-юношеская спортивная школа, медицинский центр, офисный центр, гостиница, рестораны и паркинг на 1400 машино-мест. Возле арены расположены открытые теннисные корты и пешеходная зона. Общая площадь составляет 171,7 тыс. кв. м.



Юлия Ружицкая

Коммерческий директор
«ЛСР. Недвижимость —
Северо-Запад»

Численность населения Санкт-Петербурга растет. За последние 20 лет она увеличилась более чем на 400 тыс. человек. Причина роста числа жителей в том, что наш город притягивает население из других регионов России. Например, среди наших клиентов доля покупателей из регионов РФ составляет 30%. Да и среди коренных петербуржцев еще очень многие хотели бы улучшить свои жилищные условия, перебравшись в современные комфортабельные комплексы. Все это дает нам уверенность в том, что фундаментальный спрос на жилье сохранится.

Зачем в России много строят?

Авторы: Марк Ефимов, Полина Шамраева

Последнее десятилетие ознаменовалось в России активной стройкой: новыми жилыми комплексами прирастали окраины практически всех крупных городов страны. Нужны ли миллионы сданных в эксплуатацию квадратных метров, будут ли востребованы выросшие в полях микрорайоны?

Судя по числу россиян, желающих улучшить жилищные условия, проблема остается острой и нужно строить еще. При этом доля пустующего жилого фонда в стране составляет как минимум 10%. Дефицит и перепроизводство присутствуют на жилищном рынке одновременно — скорее всего, в ближайшей перспективе возрастет объем и того и другого.

Минус одна комната

В 2014 г. в России введено в строй 84 млн кв. м жилой недвижимости, что превзошло советский рекорд: в 1987 г. РСФСР построила почти 73 млн кв. м жилья. Эта отметка стала пиковой. В целом же рыночные пятилетки так и не догнали по масштабу стройки последнюю пятилетку жизни Советской России: если в период 1986–1990 г.

республика построила 342,2 млн жилых кв. м, то за 1991–1995 гг. объем возведенного жилья уменьшился до 212,9 млн кв. м и затем в 1996–2000 гг. опустился до 160 млн кв. м. В 2010-е гг. строители капиталистического жилья ускорились, возведя в период с 2006 по 2010 г. 294,2 млн кв. м, но советских значений все равно не достигли.

«Действительно, в последнее десятилетие темпы жилищного строительства в России росли, — констатирует старший научный сотрудник Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН Сергей Власов. — Годовой объем возводимого жилья увеличился с 43,560 млн кв. м в 2005 г. до 84,191 млн кв. м в 2014-м. Но это лукавые цифры, поскольку по другим показателям (количеству квадратных метров

жилой площади, приходящейся в среднем на одного человека, или по количеству жилой площади, возводимой в год на одного человека) Россия уступает всем цивилизованным странам».

Как продолжает эксперт, мировой опыт говорит о необходимости возводить не менее 1 кв. м жилья в год на одного человека. «Если посчитать этот показатель для России, то в 2005 г. мы получим 0,30 кв. м на одного человека, а в 2014-м — 0,58 кв. м. на одного человека. Видно, что Россия явно не дотягивает до показателей, проверенных мировой практикой в цивилизованных странах». По словам первого заместителя председателя Правительства РФ Игоря Шувалова, в России ежегодно должно строиться не меньше 100 млн кв. м жилья в год для полного обеспечения потребности населения. И даже при таком масштабном строительстве потребность в жилой недвижимости не снизится, а спрос на новостройки останется устойчиво высоким в ближайшие 20–25 лет, считает вице-премьер.

Собеседники Urban report уточнили тезис о потребности в жилье: удовлетворить ее полностью вообще невозможно, поскольку подавляющее большинство людей стремится улучшить свои жилищные условия, как только появляется такая возможность. «Потребность в жилье будет всегда, и уровень спроса всегда будет выше предложения», — утверждает главный редактор журнала «Жилищные стратегии», доцент кафедры экспертизы и управления недвижимостью Казанского государственного архитектурно-строительного университета Ильнур

Гареев. Он считает оправданной практику возведения больших многоэтажных микрорайонов в российских городах, потому что такой способ строительства «позволяет высокими темпами решать проблему широкой категории граждан».

Эксперты сходятся во мнении, что большая на первый взгляд стройка последних десятилетий удовлетворила лишь некоторую часть «широкой категории» россиян. «Для граждан России проблема жилья остается одной из самых труднорешаемых, — говорит Сергей Власов. — Характерно, что в нашей стране действуют иные принципы заселения, чем в странах Западной Европы. Там нормой считается схема n+1, где n — численность семьи, а 1 — дополнительная комната. Семья из двух человек заселяется в трехкомнатную квартиру, семья из трех человек — в четырехкомнатную и так далее. В современной России реализуется тот же принцип, что существовал в годы советской власти: n–1.

Большая стройка обеспечила жильем лишь небольшую часть широкой категории россиян.

Российская бездетная семья молодоженов заселяется в однокомнатную квартиру, при рождении одного ребенка семья считает хорошими жилищными условиями проживания в двухкомнатной квартире и так далее». Получается, что, сколько ни строй многоэтажек, все будет мало. Российский спрос их съест и попросит еще.

«Новый российский жилищный фонд — один из самых мелкочаеистых в мире, и он к тому же крайне однообразен и убог с точки зрения планировки жилищ», — характеризует проблему Константин Кияненко. Избыток предложения такого мелкочаеистого неадаптивного жилья со временем может только расти.



В 2014 г. в России введено в строй 84 млн кв. м жилой недвижимости, что превзошло советский рекорд: в 1987 г. РСФСР построила почти 73 млн кв. м жилья. Эта отметка стала пиковой.

Строительство жилья в Краснодаре
Григорий Писоцкий /
Фотобанк Лори

Собеседники Urban report уточнили тезис о потребности в жилье: удовлетворить ее полностью вообще невозможно, поскольку подавляющее большинство людей стремится улучшить свои жилищные условия, как только появляется такая возможность.

ные дома в сельской местности, и так называемые инвестиционные квартиры, когда в них никто не живет, но также, безусловно, и непроданное жилье. Таким образом, огромная неудовлетворенная потребность в жилье соседствует с наличием «лишних» квадратных метров.

«К концу 2016 г. мы наблюдаем избыточное предложение на рынке жилья, и рост объемов строительства, который произошел в III квартале текущего года, будет только усугублять ситуацию, — комментирует коммерческий директор «ЛСР. Недвижимость — Урал» Руслан Музафаров. — В 2017-м мы прогнозируем сокращение объемов строительства жилья в Екатеринбурге, что связано с рядом факторов, среди них значительное число предложений в домах, сданных в эксплуатацию. В 2015 г. их доля составляла 10–15% от общего предложения на рынке новостроек, в 2016-м она увеличилась до 15–20%, а в 2017 г. этот показатель будет достигать 20–30% от введенных новостроек в продажу».

«Будет ли реализовано уже построенное жилье и каковы дальнейшие перспективы жилищного строительства, зависит от того, как будут расти доходы россиян, будет ли население в состоянии покупать или арендовать жилье, — отмечает Сергей Власов. — Важна также стратегия и такти-

ка строительного бизнеса. Согласятся ли предприниматели продавать жилье в рассрочку на 10–20 лет или сдавать в аренду, возмещая затраты на строительство не сразу, как при продаже, а постепенно, в течение нескольких лет?» «Соответствие спроса на жилье предложению в значительной степени зависит от доступности ипотечного кредитования. Чем ниже первоначальный взнос, процентная ставка и мягче условия кредитования, тем большая часть населения переходит в разряд платежеспособного спроса. Тогда предложение застройщиков может стать недостаточным, — подтверждает Ильнур Гареев. — Таким образом, об избыточности предложения жилья можно говорить только в условиях низких доходов населения и недоступности ипотечного кредитования и других финансовых инструментов». Финансовое несоответствие (между рыночной ценой предложения и платежеспособностью спроса) — это только часть проблемы. Спрос и предложение также структурно не соответствуют друг другу.

Однообразный и мелкоячеистый

«Например, в Вологде есть двухкомнатные квартиры в реконструированном доме, которые еще не проданы, при этом цена 1 кв. м среднерыночная, — рассказывает Константин Кияненко. — Дело в том, что двухкомнатная квартира площадью 90 кв. м в Вологде не нужна, а нужна (при том же метраже) четырехкомнатная». Студии и малометражные однокомнатные квартиры, которые преобладают в новостройках экономкласса, наоборот, покупаются быстро, но удовлетворяют спрос только временно — их приобретают для молодежи либо, что реже, для старшего поколения семьи. Довольно скоро, после рождения детей молодыми или утраты самостоятельности пожилыми, такие жилища станут непригодными для сегодняшних новоселов, а на смену им массовый рынок уже почти ничего не предлагает. Моральный износ типового многоквартирного жилья, сдаваемого сейчас, наступит гораздо раньше физического.

«Новый российский жилищный фонд — один из самых мелкоячеистых в мире, и он к тому же крайне однообразен и убог с точки зрения планировки жилищ», — характеризует проблему Константин Кияненко. Избыток предложения такого мелкоячеистого неадаптивного жилья со временем может только расти.

«Сравнение структуры жилищного фонда в развитых странах и в России покажет ее узость в нашей стране. К примеру, у нас отсутствуют организованные рынки социального и арендного жилья, — подчеркивает

Ильнур Гареев. — В США есть социальные поселки для пожилых граждан, в них обеспечивается однородность жителей, создана необходимая инфраструктура. Россия находится в стадии разработки стратегических вопросов и организации пилотных проектов новых типов жилья в отдельных регионах». «Создание новых сегментов рынка жилья вкупе с инструментами финансирования и государственной поддержкой граждан способно, по моим оценкам, на 10–20% увеличить объемы жилищного строительства исключительно благодаря вовлечению в жилищный рынок новых категорий покупателей, которые сейчас и не считаются таковыми», — резюмирует эксперт.

Мы не знаем, что ничего не знаем

Жилищные стратегии людей постоянно меняются, радикально меня и требования к предложению жилья, указывает Константин Кияненко на динамический аспект проблемы. «Я могу вспомнить минимум пять демографических трендов, воздействующих на структуру потребности в жилище. Ни один из этих трендов, по большому счету, не учтен в стратегиях застройщиков и в политике государства в отношении социального жилья, сегмент которого в России, кстати, непозволительно узок», — говорит эксперт. Во всех развитых странах стратегия государства в этой сфере динамично обновляется, базируясь на обновляемых в свою очередь социологических исследованиях и обследованиях жилого фонда. В России обширные лакуны в знаниях о жилищных условиях и стратегиях граждан до сих пор не осознавались как проблема. Углубляя дисбалансы на жилищном рынке, экономический кризис, возможно, сыграет цивилизующую роль — подтолкнет все заинтересованные стороны к более глубокому изучению ситуации.



Александр Рассудов

Партнер ГК «Лидер Групп»

Сегодня рынок находится в поиске баланса между уже не таким обильным, как в «тучные» годы, предложением и сократившимся на порядок спросом. Сегодня мы имеем снижение объема нового предложения на границе Петербурга и Ленинградской области (в так называемом Закадье) на 20–25%. А именно эта локация вызывала наибольшие опасения относительно возможного «затоваривания». Причем проекты, которые сегодня реализуются рядом с петербургской КАД, значительно выигрывают в цене у проектов в традиционной черте застройки, и спрос на них стабилен. Что касается объектов строительства в исторической части Петербурга, то здесь правила застройки становятся жестче, свободной земли меньше и она дороже. Поэтому объем предложения здесь также снижается. Рынок в итоге сам себя регулирует, чтобы избежать избыточного предложения.

Игра на опережение



Эдуард Тиктинский
о проектах – победителях
Urban Awards

Сразу два проекта петербургского Холдинга RBI (входят компании RBI и «Северный город») победили в конкурсе Urban Awards 2016. Дома «Четыре горизонта» и «Петровская ривьера» были признаны лучшими проектами в сегменте бизнес-класса Северной столицы. Каким известный петербургский девелопер видит современное премиальное жилье, рассказал президент Холдинга RBI Эдуард Тиктинский.

www.rbi.ru

— Вы завершаете строительство «Четырех горизонтов» в 2016 году. Каким получился этот дом? Что в нем особенного и какое его главное достоинство?

— Это необычное место и это необычная архитектура. В принципе, и то, и другое можно оценить уже сейчас. Свердловская набережная напротив Смольного собора — локация, можно сказать, эксклюзивная. Если вы подниметесь в видовую квартиру, выйдете на террасу верхнего этажа — вы поймете, о чем я говорю. Ощущения непередаваемые. Это очень широкое место Невы, здесь ее излучина: большие водные пространства, гранитные набережные, Смольный, Большеохтинский мост — очень красивый, особенно ночью, с подсветкой. Сам дом проектировался таким образом, чтобы стать интересным архитектурным штрихом панорамы правого берега Невы. Если вы посмотрите на фасад из кирпича разных оттенков, на архитектурно-объемные решения, возможно, вам это что-то напомнит. Да, исторически это район старой промышленной застройки: фабрик, мануфактур, краснокирпичных цехов с фабричными трубами. То есть мы заложили сюда определенную преемственность. На нашем участке ведь еще и памятник той эпохи сохранен — старая водонапорная башня 1900 года постройки. Это охраняемый объект, реставрацию которого мы сегодня завершаем. Ее кирпичные фасады, можно сказать, задали тон всему комплексу.

— «Петровская ривьера» тоже строится на набережной. Вы считаете это обязательным требованием для бизнес-класса?

— Требования к локации и к видовым характеристикам, конечно, должны быть высокие, хотя у нас есть и дома, где рядом водных пространств нет. Например, два новых проекта в районе Старо-Невского проспекта, стартовавшие в уходящем году, — «Дом у Невского» и ArtStudio рядом с Московским вокзалом. У этого расположения свои преимущества. А если говорить именно о «Петровской ривьере», то набережная набережной рознь. В одном случае это захватывающие дух панорамы, в другом — нечто более камерное. Петровский остров только недавно открыл девелоперам свой потенциал как премиальный район, своеобразный «младший брат» более известного и разрекламированного Крестовского. Набережная здесь более тихая, уютная, ни проезжей части, ни гранитных парапетов — просто естественный

спуск к воде. Можно будет совершать променады вдоль берега или постоять на площадке, оформленной в виде пирса.

— То есть на Свердловской набережной — «открыточные» виды, на Петровском острове — тишина и уединение. А есть что-то, в чем эти проекты похожи?

— Одно не в ущерб другому. В «Петровской ривьере» тоже есть видовые квартиры с террасами. Там тоже вид на воду, да и месторасположение — недалеко от центра. В «Четырех горизонтах» — своя концепция тишины, которая диктует особые технологические решения, более мощную звукоизоляцию, утолщенное 6-миллиметровое оконное стекло. Создан тихий внутренний двор, закрытый, в том числе и от автомобилей. Так что это скорее вопрос профессионализма застройщика, насколько успешно удалось сочетать одно с другим: достоинства места с оригинальными проектными и инженерными решениями, качеством строительства... Мы понимаем, что сейчас рынок покупателя, конкуренция среди компаний растет, поэтому любая деталь важна.

— Возможно ли в таком случае отстраиваться от конкурентов, например, предлагая более продвинутый продукт в каждом сегменте? Ведь «Петровскую ривьеру», например, вы продаете под брендом «Северного города», который обычно предлагает жилье комфорт-класса. А по факту объект стал победителем премии Urban Awards как лучший строящийся проект бизнес-класса в Петербурге.

— Действительно, те наши продукты, которые мы внутри называем «комфорт-плюс», многие назвали бы «бизнесом в квадрате». А наш «бизнес» — это для кого-то «элита». Насколько это правильно по отношению к клиенту? Мы сейчас активно обсуждаем это внутри компании. Казалось бы, название не делает сам продукт лучше или хуже, и жить в таком доме не станет более или менее комфортно. Но люди, оказывается, уделяют внимание таким нематериальным вещам! У нас он купил это под маркой



«Четыре горизонта»
Дом на Свердловской
набережной

«комфорт», а мог бы гордиться тем, что живет в бизнес-классе... Зато, вы правильно сказали, в каждом сегменте у нас продукт, который находится где-то на верхней границе этого класса, он задает тон рынку, формирует его. Это же одна из главных наших идей — делать продукт, на который другие бы ориентировались. Играть на опережение, превосходящая ожидания потребителя.

— Тут есть и свои сложности, да? Получается, надо постоянно придумывать что-то новое.

— Мы же премиальные девелоперы, и одна из наших ценностей — инновации, поэтому «что-то новое» — это как раз про нас. Но придумать что-то новое — это полдела, важно еще, чтобы был ресурс это реализовать. Наши профессиональный ресурс позволяет. Посмотрите на тот же кирпичный фасад «Четырех горизонтов». Это технология вентилируемого навесного фасада, которая в жилищном строительстве Петербурга в таком объеме использована вообще впервые. Или возьмем новый подход к дизайн-коду проекта — когда он буквально от «а» до «я» проникнут единой концепцией и одной стилистикой, с точки зрения архитектуры и дизайна. Например, в «Петровской ривьере» все, от отделки холлов до ландшафтного дизайна двора, перекликается с названием дома, напоминает о морской стихии. Даже доска на террасах — как на палубе...

— Вы впервые участвовали в Urban Awards и сразу добились успеха. Удивлены?

— Мы в любом случае ориентируемся на клиента, поэтому я просто рад, что люди, которые выступают экспертами в жюри авторитетных конкурсов, с мнением покупателей солидаризируются и отмечают наши проекты. Это профессионалы, которые понимают нюансы и детали, рассматривают проект и все, что с ним связано, под разными углами зрения. Поэтому для нас это подтверждение правильности нашего пути. ■

«Петровская ривьера»
Дом на Петровском
острове



Апартаменты: как все устроено?

Автор: Оксана Самборская

Строить не то, что разрешили, жить не там, где можно, бросаться в пучину неизведанного, верить на слово и надеяться, что как-то все утрясется. Это синопсис не сказки про Иванушку-дурачка, а рассказа об апартаментах — одном из новых, но бурно развивающихся сегментов рынка недвижимости крупных городов.

По данным заместителя генерального директора компании «Мобил Строй XXI» Татьяны Рейхардт, по итогам 2015 г.:

в Москве построено 93 комплекса апартаментов общей площадью 592 тыс. кв. м;

в Санкт-Петербурге — 26 проектов площадью 164 тыс. кв. м.

Учитывая темпы строительства, в этом году ожидаются примерно те же цифры в Москве и прирост на 10–15% в Санкт-Петербурге, где в последние годы этот формат жилья стремительно набирает популярность.



Как из рога изобилия

По оценкам компании «Миэль-Новостройки», только в Москве на сегодняшний день строится 102 проекта в 159 корпусах. Элитных проектов — 8; премиум — 19; делюкс — 13; комфорт — 24, бизнес-проектов — 38. Если говорить о перспективах, то, по словам руководителя департамента аналитики и консалтинга «Миэль-Новостройки» Георгия Новикова, можно смело утверждать, что с вероятностью 35–40% каждый новый стартующий в столице проект является апартаментным комплексом.

Управляющий партнер компании «Метриум Групп» Мария Литинецкая оценивает совокупный объем предложения апартаментов на уровне 9840 лотов. Всего же доля апартаментов в структуре предложения первичного рынка жилья московского региона составляет 27%. Как отмечает эксперт, несмотря на активный выход новых проектов, по сравнению с началом года число реализуемых апартаментов снизилось лишь на 3,7%, что демонстрирует стабильность покупательского интереса к формату. Также влияние оказала крупная сделка между Агентством по ипотечному жилищному кредитованию (АИЖК) и ГК «Интеко», в результате которой АИЖК выкупило пул 295 апартаментов в МФК «Лайнер» для создания арендного жилья. В структуре предложения, считает Мария Литинецкая, по-прежнему больше половины занимают лоты бизнес-класса. С начала года их доля сократилась на 2,1% и составила 55,9%. Продолжает завоевывать позиции массовый сегмент. По сравнению с декабрем 2015 г. он прибавил те же 2,1%, достигнув 27,4%. Доля апартаментов элитного класса осталась неизменной (16,7%).

Откуда спрос?

Такой интерес к в целом незаконному строительству (в российском законодательстве нет понятия «апартаменты для постоянного проживания») определяется, по мнению экспертов, несколькими вещами. Георгий Новиков к первопричинам относит высокую стоимость перевода непрофильных земельных участков под жилищное строительство. «Существует процедура смены вида разрешенного использования участка, стоимость которой рассчитывается в первую очередь по кадастровой стоимости, — поясняет эксперт. — И поскольку данная стоимость для московской земли очень высока (обычно несколько сотен миллионов рублей за 1 га), то и стоимость смены вида разрешенного использования порой составляет несколько миллиардов рублей. Это негативно сказывается на общей экономике жилых проектов, и девелоперу легче построить менее затратный формат недвижимости. При этом снижение ликвидности апартаментов компенсируется снижением стоимости обычно на 10–15% по сравнению с традиционными квартирами».

При этом, отмечает господин Новиков, для реализации апартаментных комплексов вовлекались в оборот земельные участки, расположенные в малопривлекательных районах города и специфических локациях — в промышленных зонах, рядом с железнодорожными путями и так далее. Соответственно, появление такого формата повысило капитализацию земельных банков многих застройщиков, так как такие участки ранее были низколиквидными. Заместитель генерального директора компании «Мобил Строй XXI» Татьяна Рейхардт

Зачем покупать?

«Квартиры, а в данном случае «юниты», часто покупают для того, чтобы их сдавать. Делая такую инвестицию, покупатель по сути открывает свой новый бизнес, — рассуждает руководитель межрегиональной жилищной программы «Переезжаем в Петербург» Николай Лавров. — Теперь ему, как обычно бизнесмену, надо управлять недвижимостью, назначать цены, искать клиентов, заключать договоры, обслуживать жильцов, решать проблемы, в том числе, например, с соседями и неплательщиками. Те, кто к ведению такого бизнеса не готов, чаще соглашаются вложить в апартаменты в апарт-отеле и поручить все эти действия управляющей компании».



Есть случаи перевода строящихся комплексов апартаментов в квартиры, однако их пока немного. Это возможно, если проекту сопутствует набор социальной инфраструктуры либо застройщик готов возвести такие объекты как дополнительные.

добавляет к списку причин более широкие рамки проектирования. Поскольку апартаменты считаются нежилыми помещениями, на них не распространяются многие нормы проектирования, характерные для жилья: санитарные и нормы по инсоляции, требования по мокрым зонам (ванная и санузел) и общему размеру площади. Отход от этих норм позволяет разместить больше квартир при той же площади дома.

месте. В результате появляется неразбериха в отчетности по расходованию средств и возникают перекосы между разными муниципальными образованияами». На прописанных жильцов муниципалитеты получают финансирование на школы, детсады, дороги и другие расходные статьи бюджета. «Помимо того, — продолжает Татьяна Рейхардт, — к прописке привязано получение налогов с индивидуальных предпринимателей».

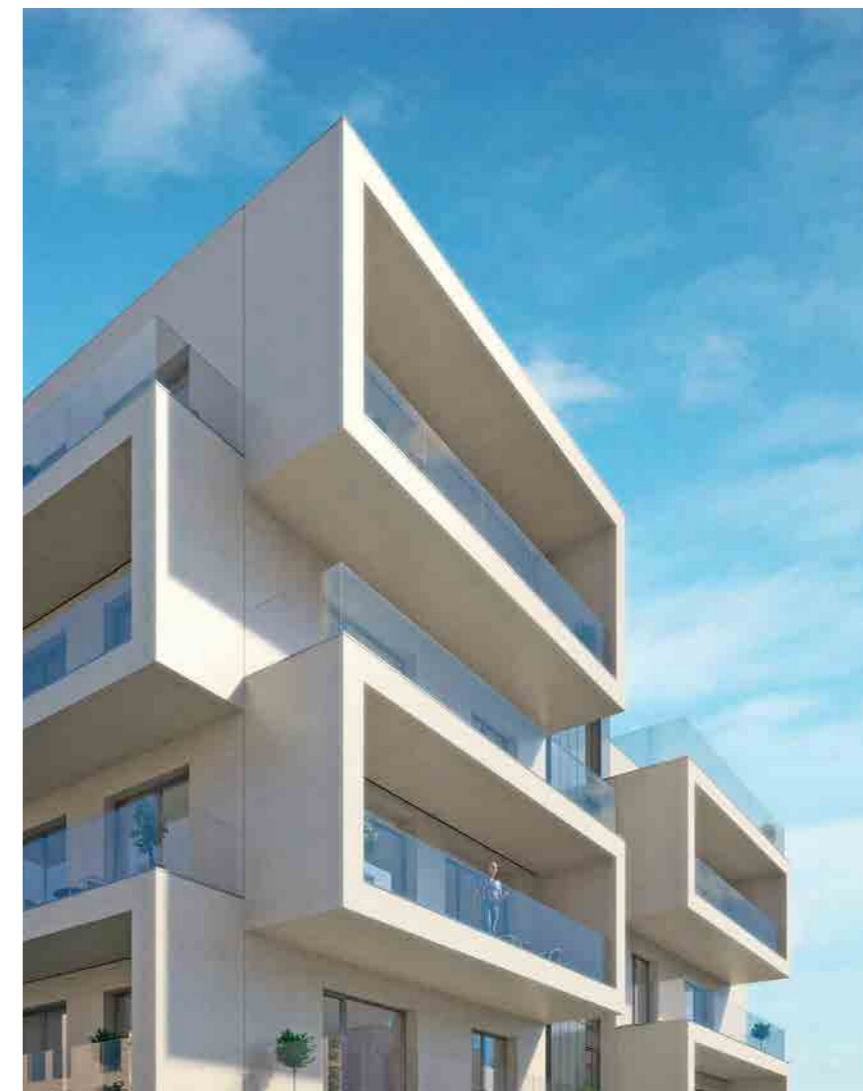
Выгода с обременением

Справедливости ради стоит отметить, что с экономической точки зрения появление апартаментов в чем-то даже выгодно властям. Ведь, как отмечает Мария Литинецкая, их владельцы платят имущественный налог по повышенной ставке (0,5% от кадастровой стоимости объекта) и налоговый вычет на них не распространяется. Соответственно, растут и поступления в бюджет.

И все же проблем больше, чем выгоды. Мария Литинецкая вспоминает, как, спохватившись, столичные чиновники начали было кампанию по дискредитации нового сегмента недвижимости. Так, в декабре 2013 г. на сайте Москомстройинвеста было опубликовано обращение к покупателям апартаментов, где приводилось десять причин, по которым якобы рискованно вкладывать свои средства в этот сегмент. Впрочем, большая часть этих доводов оказалась несостоятельной. Например, чиновники попытались «запугать» покупателей отсутствием у девелоперов обязательств по строительству инфраструктуры в комплексах апартаментов. Однако уже к тому моменту в Москве начал формировать-

ся тренд к переходу от точечной застройки к масштабным проектам — многофункциональным комплексам, в составе которых, помимо апартаментов, девелоперы стали возводить детские учреждения, торговые центры, спортивные комплексы.

После неудачной попытки воздействовать на данный сегмент рынка «словами и угрозами» власти стали делать шаги, регламентирующие апарт-строительство. Председатель совета директоров компании «БЕСТ-Новострой» Ирина Доброхотова рассказывает, что в ноябре 2014 г. было принято постановление, запретившее строительство апартаментов как отдельных капитальных объектов. После вступления постановления в силу апартаменты могут иметь статус гостиниц/апарт-отелей. Есть случаи перевода строящихся комплексов апартаментов в квартиры, однако их пока немного. Это возможно, если проекту сопутствует набор социальной инфраструктуры либо застройщик готов возвести такие объекты как дополнительные. В качестве примера можно привести проект «Лица» от компании Capital Group и МФК «Водный» от MR-Group. В обоих случаях проекты получили жилой статус. В то же время, отмечает Мария Литинецкая, тут есть некоторое лукавство властей. Им может быть выгоден перевод еще не сданных в эксплуатацию апартаментов в жилье, так как существует негласная цель повышать объем ввода нового жилья. За первенство по этому показателю борются между собой власти всех регионов и муниципалитетов. Соответственно, чтобы получить более радужные итоговые цифры, власти признают жильем некоторые апартаментные комплексы.



«Тем не менее нужно понимать, что многое зависит от административного ресурса застройщика. На рынке есть примеры апартаментных комплексов, которые не соответствуют требованиям, предъявляемым к жилью, и тем не менее успешно прошли процедуру перевода в жилой статус. Есть и противоположные примеры, когда апартаментный комплекс не может получить статус жилья более года», — говорит Мария Литинецкая.

Если же не брать в расчет крайности, такие как внезапная заинтересованность властей и, соответственно, упрощенный перевод, в целом ситуация очень непростая и может привести к социальному взрыву. В не столь отдаленном будущем городу наверняка не удастся избежать массового обращения граждан — собственников апартаментов по поводу перевода их квартир в статус жилого объекта, предполагающего возможность регистрации, получения услуг социального характера и так далее. Поток индивидуальных обращений будет серьезным.

В декабре 2013 г. на сайте Москомстройинвеста было опубликовано обращение к покупателям апартаментов, где приводилось десять причин, по которым якобы рискованно вкладывать свои средства в этот сегмент. Впрочем, большая часть этих доводов оказалась несостоятельной.

По оценкам компании «Миэль-Новостройки», только в Москве на сегодняшний день строится 102 проекта в 159 корпусах. Говоря о перспективах, руководитель департамента аналитики и консалтинга Георгий Новиков утверждает, что с вероятностью 35–40% каждый новый стартующий в столице проект является апартаментным комплексом.



**Екатерина
Румянцова**

Председатель совета директоров компании Kalinka Group

Для города апартаменты могут стать своего рода миной замедленного действия. Проблемы, скорее всего, будут назревать постепенно. То есть сегодня апартаменты преимущественно покупают холостяки, незамужние женщины или молодые пары, не особо нуждающиеся в услугах детсадов, школ, поликлиник. А пройдет три, пять, десять лет, и семейный статус, а с ним и потребности людей изменятся, и совсем не факт, что они к этому времени приобретут квартиры в других районах. На пути улучшения жилищных условий могут встать финансовые трудности, географическая привязанность к месту и другие личные обстоятельства. К тому же граждане вряд ли будут бесконечно долго удовлетворены тем фактом, что налоги и стоимость коммунальных услуг в апартаментах рассчитываются исходя из статуса нежилого помещения и на порядок превышают такие платежи по обычным квартирам.

Ситуацию можно и нужно решать на законодательном уровне, и не городском, а федеральном. Однозначно это должен быть федеральный закон, который бы раз и навсегда определил статус апартаментов как жилья, пусть и со своими строительными особенностями, отличными от традиционных квартирных проектов. По большому счету, нормы освещенности, площади, пожарной безопасности и прочего, отличающие квартиры от апартаментов, малозаметны человеку в ежедневном быту. Допустим, покупатель о них знает, его устраивают все инженерно-технические характеристики помещения, а также район и цена объекта. Почему не дать потребителю официальную, законную возможность жить в тех условиях, которые ему подходят, иметь постоянную прописку по месту фактического проживания и все положенные с ней права и обязанности? Заниматься этой процедурой в индивидуальном порядке собственнику хлопотно и недешево, к тому же положительный результат не гарантирован. Следовательно, покупателю апартаментов нужно быть заранее готовым смириться с нежилым статусом апартаментов, либо ждать того момента, когда законодатель придет к необходимости пересмотреть статус апартаментов на федеральном уровне и уравнять в правах их многочисленных собственников с владельцами традиционных квартир, что будет вполне логичным и справедливым шагом.

Все комплексы с апартаментами, строящиеся и уже построенные в Москве, перевести в жилой фонд, скорее всего, не удастся. Во-первых, не все объекты будут удовлетворять хоть и старым, но все еще действующим требованиям по инсоляции помещений. Во-вторых, часть из них не пройдет по нормативам обеспеченности населения района местами в объектах социальной инфраструктуры. Те объекты, которые построены в соответствии со СНиПами и проходят по нормативам соцобеспеченности, имеют все шансы быть приравненными к жилью. Благодаря переводу собственники уже построенных объектов сразу получают плюс 20–30% к капитализации своего жилья за счет разницы в цене на квартиры и апартаменты, получают возможность оформить постоянную регистрацию по месту проживания, а также (в случае снижения ставки для расчета налога по кадастровой стоимости) уменьшения налоговой нагрузки и расходов на коммуналку. Однако согласно проекту закона, внесенного на рассмотрение Госдумы «Институтом экономики города», по факту статус квартиры и апартаментов будет по-прежнему различный: ставка для расчета налога на имущество, а также размер коммунальных платежей останутся такими же, как и для нежилых помещений. Поэтому в случае принятия закона в таком виде размер выгоды от перевода будет несколько ниже.

Что касается защиты покупателей, то в последнее время многие крупные и ответственные девелоперы, строящие комплексы с апартаментами, реализуют их в рамках 214-ФЗ «Об участии в долевом строительстве». При этом работа в соответствии с федеральным законом не является обязательной в данном сегменте недвижимости — по сути, это добрая воля застройщика, который таким образом проявляет свою социальную ответственность и предоставляет покупателю апартаментов абсолютно те же вытекающие из закона гарантии, что и при приобретении квартир.



**Владислав
Мельников**

Старший вице-президент Банка ВТБ, руководитель проекта МФК Match Point



**Елизавета
Конвей**

Директор департамента жилой недвижимости Colliers International в Санкт-Петербурге

Владение такой недвижимостью — своего рода компромисс: повышенную ставку налогообложения и невозможность постоянной регистрации девелоперы компенсируют покупателям уникальными локациями или ценами на 10–15% ниже. Лишь единицы могут позволить себе приблизиться к ценам жилых проектов, подчеркивая локацию и видовые характеристики, используя уникальные архитектурные и инженерные решения. Лофт-квартал Docklands — яркий пример такого подхода. В целом же стоимость апартаментов зависит от класса и варьируется от 100 тыс. до 1 млн руб. и выше за 1 кв. м. Девелопмент таких проектов — тоже задача не из легких. Отсутствие обязательств по созданию социальной инфраструктуры, а также мнимая свобода в отношении объемно-планировочных решений и инсоляции не компенсируют пробелы в правовой системе и сложности согласования. Они пока не решаются разрозненными законодательными инициативами в попытке задокументировать статус апартаментов. Для девелоперов коммерческой недвижимости, которые отмечают временные сложности на этом рынке, своевременное переформатирование проекта в апартаменты может стать мудрым решением. Этот формат более предсказуем и имеет более интересную экономическую модель. Некоторые ранее запланированные классические объекты с коммерческим назначением, такие как «Вертикаль» и «Елагин апарт», реализованы как комплексы апартаментов. Несмотря на то что перепрофилировать готовый даже на бумаге проект непросто, такая тенденция может получить дальнейшее развитие. Гостиничные проекты с длинным сроком окупаемости тоже зачастую выгоднее трансформировать в апарт-отели — гибриды гостиницы и жилья. Такая недвижимость, приобретаемая в массовом сегменте преимущественно для последующей сдачи в аренду, нужна многим: приезжающим в Петербург работать, туристам, желающим сэкономить, и молодежи, ведущей активный образ жизни. Приравнять апартаменты к жилью невозможно: особенности покупателей и арендаторов говорят о том, что в этом сегменте по определению не нужна социальная инфраструктура в том объеме, который закладывается при проектировании жилых комплексов. Таким образом, многие из проектируемых сегодня гостиниц и даже бизнес-центров могут на деле оказаться апарт-отелями. Если в правилах землепользования и застройки появятся зоны, где разрешено строить апартаменты, а город будет открыт к диалогу с застройщиками по вопросам возведения социальной инфраструктуры, то появится основа для создания общих правил игры и рыночной ситуации, выгодной всем сторонам.

Апартаменты — это сегмент особого спроса. Как правило, они интересны людям, для которых важно проживание в конкретном месте. Часто это люди, приехавшие на новое место жительства, редко — семейные. В общем, мобильная и динамичная публика. Рынок апартаментов очень подвижный, и сегодня он показывает разнонаправленные тенденции. При сравнительно высокой цене за 1 кв. м стоимость покупки апартаментов как объекта невысокая. Возможно поэтому, а также вследствие внутренней динамики потенциальных покупателей даже сегодня, когда продажи в других сегментах жилой недвижимости падают, апартаменты стабильно продаются и временами показывают увеличение продаж.

Апартаменты гостиничного типа — в них и сегодня возможна прописка (правда, временная, на несколько лет). Однако для потенциальных покупателей возможность регистрации не сильно увеличит привлекательность этого формата жилья. Застройщики и сегодня заинтересованы в строительстве ликвидных апартаментов. Если разрешение на регистрацию в них приведет к обязательствам бюджета по формированию социальной инфраструктуры с расчетом на жителей апартаментов, тогда выравниваются права на соцобеспечение жильцов полноценных семейных квартир и апартаментов. При этом бюджет, вследствие повышенной плотности проживания в апартаментах, получит значительную дополнительную нагрузку. Возможно, тогда власти более осмелительно будут согласовывать строительство таких домов — несмотря на активную заинтересованность коммерческих структур в подобных проектах. В целом разрешение на регистрацию в апартаментах не окажет сильного влияния на рынок жилья этого формата.



**Татьяна
Михайлова**

Директор по инвестиционным проектам УК Rocket Group

Крупнейший проект «ЛенСпецСМУ» вдохнет новую жизнь в серый пояс Петербурга

Строительная компания «ЛенСпецСМУ» (входит в Группу компаний «Эталон») презентовала самый масштабный проект в Санкт-Петербурге — жилой комплекс «Галактика». Грандиозное строительство привлекает особое внимание общественности. Не только потенциальные покупатели, но и жители всего города заинтересовались возведением нового микрорайона. Мы решили разобраться, почему этот проект называют уникальным, а приобрести здесь квартиру многие хотят уже сейчас.



Генеральный директор АО ССМО «ЛенСпецСМУ» Геннадий Щербина:

«Мы шли к старту «Галактики» четыре года. Осознанно выбрали территорию бывшего Варшавского вокзала, ведь она по своей локации как нельзя лучше подходит для жизни современного горожанина. Вообще тенденция к редевелопменту и оптимизации жилого пространства успешно работает, благодаря ей нам уже удалось реализовать несколько проектов. Яркий пример — «Царская столица» в Петербурге.»

Сегодня территория в районе Варшавского вокзала представляет собой так называемую часть серого пояса Санкт-Петербурга. Здесь, между станциями метро «Фрунзенская», «Балтийская» и «Московские ворота», более 38 га заняты мелкими арендаторами, производственными помещениями или просто заброшены. При этом, учитывая хорошую транспортную доступность и потенциал развития девелоперами, рассматриваемый район идеален для жизни. Тот факт, что до ближайшей станции метро пешком всего семь минут, поражает, ведь все мы знаем, как подземка облегчает жизнь. Для жителей Петербурга реорганизация серой зоны станет настоящей удачей. Это действительно уникальный шанс купить первичное жилье рядом с историческим центром.

Редевелопмент бывших заводских территорий — уже привычное дело для строительной компании «ЛенСпецСМУ», которая работает на рынке почти 30 лет и за это время построила более 5 млн кв. м недвижимости. Свои дома застройщик возводит по надежной кирпично-монолитной технологии. Каждый новый проект отличает уникальная архитектурная концепция, благодаря которой удается соединить передовые технологии и классический дизайн.

Оригинальное оформление фасадов новостройки вкупе с развитой собственной инфраструктурой делает проект весьма привлекательным для молодых урбанистов. Участок застройки настолько обширен, что охватывает территорию двух районов Петербурга — Адмиралтейского и Московского. Сегодня строительство ведется в Адмиралтейском районе, поблизости много магазинов и торговых центров, детский сад и поликлиника, частная гимназия. Придомовая территория будет озеленяться и благоустраиваться. Проложат пешеходные дорожки, построят детские игровые площадки, обустроят зоны отдыха. Помимо благоустроенной придомовой территории комплекс получит вместительную подземную парковку.

О детских садах стоит поговорить отдельно — это еще один приятный бонус от архитекторов. Проект включает в себя детские сады, встроенно-пристроенные в жилые дома. Такие учреждения имеют ряд преимуществ: компактное расположение, короткие внешние инженерные коммуникации и подъездные дороги. И, наконец, такие дома особенно привлекательны для семей с дошкольниками, ведь, чтобы отправить ребенка в детский сад, нужно просто спуститься на первый этаж.

Своеобразной вишенкой на торте станет строительство линейного парка, который займет около 5 га земли. Его длина составит

Комплекс возведут на пересечении Московского проспекта и набережной Обводного канала. Общая площадь застраиваемой территории — 38 га. В ЖК войдут: 32 жилых корпуса высотой от 9 до 19 этажей с подземными паркингами, два бизнес-центра, три отдельно стоящих детских сада, три школы и шесть встроенно-пристроенных детских садов.

Планируемое количество квартир в комплексе — 10 450. Общая реализуемая площадь объекта — 815 тыс. кв. м. Комплекс станет домом для 30 тыс. человек. Продажа жилья началась 17 октября 2016 г.



Никита Явейн: «Проект, в центре которого благоустроят линейный парк, объединит старый и новый город. Появятся две новые улицы протяженностью 300–400 м, что отвечает архитектурной концепции всего Петербурга.»

приблизительно 1,5 км. Парк должен протянуться от бывшего Варшавского вокзала до Ташкентской улицы, где планируется построить выход со станции метро «Московские ворота — 2».

Такая форма озеленения пространств сейчас очень популярна. Обычно такие парки создаются на месте бывших железнодорожных путей, дорог или еще каких-либо промышленных объектов. Мировой опыт показывает, что даже на узкой полоске можно организовать успешный, красивый и интереснейший проект. Модными такие парки стали совсем недавно; в разных уголках света их строительство и облик имеют уникальные черты, и любопытно, что везде парки такого типа несут с собой позитивные изменения. При этом речь идет не только об экологической обстановке.

Развитие зеленых зон — это то, к чему стремится весь мир. Кто не мечтает жить рядом с парком, где каждый день можно проводить с семьей, заниматься спортом и просто дышать свежим воздухом?

Помимо строительства жилья на территории комплекса создадут новый музей Октябрьской железной дороги, который должен заработать уже в 2017 г. Он станет поистине уникальным — экспозиция разместится в реконструированном историческом депо Балтийской (Петергофской) железной дороги 1858 г. постройки и во вновь отрстро-

енном просторном здании. В коллекции музея отразится весь богатый и сложный исторический путь железных дорог России. Проект предусматривает также лекционный зал, детскую зону, кафе, мультимедийные программы для самостоятельного осмотра музейных экспозиций и многочисленные тематические разделы для широкого круга посетителей.

Остается только один вопрос: когда микрорайон заживет новой жизнью? Разрешение на строительство первых кирпично-монолитных домов получено 28 сентября 2016 г. Первый дом из двух корпусов начали строить в III квартале 2016 г., срок его сдачи — IV квартал 2018 г. В состав этого дома войдут 390 квартир: 208 однокомнатных средней площадью 44 кв. м, 91 двухкомнатная (58 кв. м), 65 квартир с тремя комнатами (72 кв. м) и 26 студий (35 кв. м). Стоимость жилья будет существенно ниже средней для объектов в данной локации: цена квартир начинается от 3 млн руб. Завершение строительства всего комплекса намечено на 2022 г. Таким образом, в течение нескольких лет сегодняшняя серая зона полностью преобразится и станет полноценной жилой частью города. Около 30 тыс. человек получат возможность приобрести недорогое и комфортное жилье в непосредственной близости от исторического центра Санкт-Петербурга. ■

Над архитектурой комплекса работала «Студия44» Никиты Явейна. Генеральным же проектировщиком «Галактики» выступил «ЭталонПроект», входящий в состав Группы компаний «Эталон». В разработке концепции части здания также принимало участие финское архитектурное бюро «Т-архитектс» Юкки Тикканнена.

Архитектурная мастерская «Студия44» основана в 1991 г., это одна из первых частных проектных фирм в Санкт-Петербурге. За 16 лет практики студия разработала свыше 50 проектов. В числе реализаций: Ладожский вокзал; бизнес-центры «Атриум на Невском, 25» и «Невский, 38»; торговая галерея «Гранд Палас»; банковские здания; жилые дома в центре Петербурга.

Как онлайн-конструктор подъездов поможет в программе капремонта?

Автор: Анна Носик

Независимая екатеринбургская управляющая компания «Лига ЖКХ» разработала коллекцию дизайнерских решений по благоустройству «Конструктор подъездов».



Илья Сотников

Директор УК «Лига ЖКХ»

У каждого человека есть зона комфорта. Для многих в России она ограничивается дверями своей квартиры. Если мы привлечем жителей к проектированию нового подъезда, то это расширит их зону комфорта, выведет за рамки квартиры. А затем и двора, города, до уровня всей страны.

Проект «Конструктор подъездов» — это некий общедоступный регламент по обустройству мест общего пользования и крылец в жилых многоквартирных домах. Он содержит ряд типовых решений и правил, которые должны соблюдать строители при проведении ремонтных работ. Так исключается вероятность того, что ремонт выполняют некачественно и неэстетично, а в проектирование подъезда вовлекаются сами жильцы. Идеальный вдохновитель проекта — директор по развитию независимой УК Екатеринбурга «Лига ЖКХ» Илья Сотников. «В Советском Союзе жителям говорили, что у нас в стране все общее. А общее, значит, ничье. Эта историческая идеология влияет и на то, как мы воспринимаем действительность сегодня. Как выглядит типичный российский подъезд? Обшарпанная дверь, мусор на лестничной клетке, выкрученные лампочки, некрасивый фасад, запущенный вид», — считает Илья Сотников. По мнению главы «Лиги ЖКХ», такая ситуация сложилась из-за того, что в стране отсутствует рынок по управлению жильем. Для его формирования достаточно трех

составляющих. Во-первых, необходимо дать жителям возможность самостоятельно выбирать и при необходимости менять управляющую компанию. Во-вторых, предоставить жильцам понятную и прозрачную информацию об управлении вложенными средствами. Если говорить про опыт «Лиги ЖКХ», то для каждого обслуживаемого дома создан свой расчетный счет в банке. Получая контроль над финансами, люди обретают уверенность в том, что их не обманывают. И, наконец, в-третьих, нужно создать инструменты, с помощью которых собственники смогут влиять на жизнь дома. «Чем отличается арендное жилье от собственного? В своей квартире мы делаем ремонт, принимаем активное участие в дизайне, выборе обоев, мебели и т. д. В случае с жильными домами можно делать то же самое. Жильцам нужно дать возможность участвовать в принятии решения о том, каким должен быть дом. Один из вариантов участия жителей в судьбе дома — созданный «Лигой ЖКХ» «Конструктор подъездов». Советское наследие позволяет нам создать некий унифицирован-

«Лигу ЖКХ» Илья Сотников создал в 2009 г. как управляющую компанию нового типа. В 2012 г. УК выиграла первый контракт на обслуживание многоэтажного дома в Чкаловском районе Екатеринбурга. Сейчас в управлении компании находится 23 дома. В планах — в ближайшие два года выход на рынок коммунальных услуг Подмосковья и десяти российских городов-миллионников.



ный инструмент для улучшения подъездов типовых пяти-, девяти- и шестнадцатиэтажек», — поясняет господин Сотников. «Конструктор подъездов» создан в первую очередь для домов, которые обслуживает «Лига ЖКХ», для того чтобы управляющей компании не приходилось каждый раз разрабатывать дизайн, подбирать инструменты и материалы. Ремонтные работы в таком случае, по планам управленцев, сократятся до нескольких дней, а результат будет гарантированно хорошим. В дальнейшем инструментом могут пользоваться и другие управляющие компании, девелоперы и сами жильцы по всей России. «Конструктор подъездов» помогает провести апгрейд как изнутри, так и снаружи входной группы. Можно заменить дверь — сделать из алюминия или, например, закаленного стекла, выбрать козырек — с подсветкой или без, отделку входной группы — к примеру, с грязезащитным покрытием, а также перила и даже клумбу. Онлайн-конструктор поможет выбрать не только дизайн, но и материалы, рассчитает стоимость получившегося подъезда. Ориентировочно благоустройство одного парадного стоит от 70 до 200 тыс. руб. По мнению создателей, у «Конструктора подъездов» пока есть только один недочет: в домах появятся, пусть и отремонтированные, но одинаковые подъезды, так как выбор проектов благоустройства пока не так широк. По этой причине инструмент будет дорабатывать, учитывая пожелания общественности и экспертного сообщества. У экспертов, к слову, уже есть претензии к «Конструктору». По мнению координатора движения «Красивый Петербург» Стива Каддина, налицо проблема с доступностью среды: не во всех дизайн-проектах предусмотрены пандусы. Общественник выразил надежду на то, что это лишь просчет графических дизайнеров, не знакомых с реалиями городского устройства, существующими нормативами и потребностями населения, а в рабочих проектах учтут требования свода правил по доступности зданий и сооружений.

Сегодня «Лига ЖКХ» с помощью «Конструктора» уже реализует два подъезда в жилых домах Екатеринбурга — в советской пятиэтажке и новостройке, нуждающейся в ремонте. «На своем примере мы хотим доказать людям, что это не только красивые рендеры, что наши идеи можно воплотить в жизнь, причем не только в типовой советской застройке, но даже в современных домах», — уточняет Илья Сотников. «Конструктор подъездов» уже заинтересовал Ассоциацию региональных операторов капремонта как инструмент для федеральной программы капитального ремонта. Воспринял идею положительно и министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства Михаил Менделеев, который познакомился с екатеринбургским ноу-хау на Международной выставке недвижимости и инвестиций Expro Real в Мюнхене. Нарботки «Лиги ЖКХ» могут быть использованы при создании стандартов капремонта. На форуме «Среда для жизни» в Казани решение положительно оценил первый заместитель председателя правительства России Игорь Шувалов. В ближайшее время «Лига ЖКХ» опубликует свой метод в открытом доступе, чтобы им мог воспользоваться каждый. Кроме того, компания планирует создать так называемый маркетплейс — платформу, где любой из архитекторов и дизайнеров, учитывая определенный набор требований, сможет представить свое видение того, как должны выглядеть дома. Если его проект используют для ремонта конкретного подъезда, то он может получить денежное вознаграждение. Таким образом, те мастера, которые будут делать свою работу лучше других, смогут зарабатывать больше. На совершенствовании «Конструктора подъездов» екатеринбургская УК останавливаться не намерена: в планах создание более сложного инструмента — «Конструктора подвалов» для ремонта инженерной составляющей дома.



Галина Санок

Архитектор компании PRINZIP

«Конструктор подъездов» — отличный инструмент для жилых домов, которым необходим капитальный ремонт. Он позволяет наглядно продемонстрировать жителям, какой результат они получат, а это помогает им выбрать для себя наиболее приемлемый вариант. Также подразумевается, что этот инструмент позволит при минимальном вложении средств и в небольшие сроки сделать вход в дом более удобным и эстетически привлекательным.

Мы разделяем ценности создателей «Конструктора подъездов», которые призывают людей участвовать в жизни своего дома, выходить за пределы только своей квартиры, стремиться сделать все пространство вокруг лучше. Объяснить человеку, что его окружение и чистота в доме зависят от него самого, дать ему возможность принимать решения о том, что его будет окружать, — самое главное.



«Белый остров» современных робинзонов

Центростремительный вектор развития российского общества, похоже, подходит к своему апогею. Множество факторов, таких как загрязненная окружающая среда, большие расстояния, автомобильные пробки и парковки, сводят на нет плюсы жизни в мегаполисе. Поэтому развитие регионов и перевод в них экономических и социальных институтов служит основой для миграции людей в города с населением от 500 тыс. человек.



Предвидя будущее развитие регионов, инвестиционная компания «Базис Групп» в 2015 г. приступила к строительству жилого комплекса «Белый остров». При разработке проекта специалисты компании использовали множество эксклюзивных дизайнерских решений и внесли дополнительные удобства, поднимая уровень ЖК до флагманского проекта бизнес-класса. И хотя «Базис Групп» существует на орунбургском рынке чуть более двух лет, за это время компания вошла в топ-лист крупнейших строительных организаций Оренбуржья, внедряя при строительстве объектов передовые технологии, авторские архитектурные решения и современные материалы.

«Белый остров» был задуман как уникальный проект жилого комплекса, сочетающий в себе баланс взвешенных решений и удобство формата. Все архитектурные элементы выполнены по единой концепции в стиле современная классика. При строительстве жилого комплекса компания «Базис Групп» использует максимально качественные материалы. Классическая кирпичная кладка сочетается с инновационной фасадной системой. Межэтажные перекрытия, выполненные по технологии плавающего пола, обеспечивают повышенную звукоизоляцию, а окна с мультифункциональными стеклами из премиальной серии профиля Decauninck гарантируют полную защиту от шума, пыли и неблагоприятных погодных явлений. Особый шарм «Белому острову» придают французские балконы, на которых жильцы смогут пить утренний кофе и высаживать цветы, а для хранения вещей предусмотрены специальные хозяйственные помещения.

В последние годы Оренбург заметно преобразился как центр региона. Здесь развито туристическое направление, сельское хозяйство, производится добыча и переработка природного газа, нефти и многих других

полезных ископаемых. Развитие экономики региона привело к росту жилищного строительства. Наиболее востребованными оказались места за городской чертой. С этой точки зрения «Белый остров» идеально расположен: вдали от городской загазованности, но вместе с тем в окружении всех необходимых социальных, культурных и торговых объектов. В самом комплексе запланирована собственная разнообразная инфраструктура: детский развивающий центр, отделение банка, продуктовый супермаркет, прачечная, кафе, кондитерская, спа-центр. Хорошее местоположение в поселке Пригородном обеспечивает благоприятную социальную среду, а круглосуточная периметральная охрана, используя высокотехнологичные итальянские устройства SAME VPT, гарантирует безопасность на высшем уровне. Въезд на территорию регулирует двойной барьер, а у каждого жителя комплекса будет единый электронный ключ, защищенный от сканирования. Отдельного внимания заслуживает паркинг. Для резидентов нового ЖК предусмотрено несколько возможностей для размещения автомобилей: подземная охраняемая мото- и автостоянка на 250 мест и наземная охраняемая автостоянка на 610 мест. В подземной установят зарядную станцию для электромобилей.

Представляя концепцию жилого комплекса «Белый остров», компания «Базис Групп» сформировала не только образец архитектурно-строительной синергии, но и грамотного инвестиционного решения. Обслуживанием домов займется также «Базис Групп», для этого создана собственная управляющая компания «Базис Комфорт». Таким образом, покупатели, а в будущем собственники жилья обеспечены квалифицированным, гибким и полноценным сервисом. Кроме этого, специалисты «Базис Групп» воплотили в жизнь идею клиентоориентированности. Слаженная система заботы о клиенте работает под брендом «Сквозной сервис» и обладает широким функционалом. Репутация застройщика подтверждается доверием со стороны банков-партнеров: ПАО «Сбербанк», ПАО «ВТБ24», АО «Россельхозбанк», ПАО АКБ «Связь-Банк», ПАО «АК БАРС», ОАО «Газпромбанк».

В 2016 г. жилой комплекс «Белый остров» принял участие в конкурсе самой престижной премии среди застройщиков Urban Awards 2016 в номинации «Лучший строящийся региональный жилой комплекс». И победил! Результаты объявили во время торжественной церемонии 23 ноября в КРЦ «Арбат». Эксперты оценивали и выбирали лучшие жилые комплексы по следующим

критериям: качество строительства, архитектурное и проектное решение, инфраструктура комплекса и района, соотношение цены и качества. В номинации «Лучший строящийся региональный жилой комплекс» оценивались также финансовые гарантии реализации проекта, бизнес-план и динамика строительства. Статус победителя Urban Awards подтверждает, что застройщик соблюдает самые строгие стандарты качества на рынке жилья. Инвестиционная компания «Базис Групп» показала и доказала: разработка и реализация проекта «Белый остров» проходит на самом высоком уровне. ■

Репутация застройщика подтверждается доверием со стороны банков-партнеров: ПАО «Сбербанк», ПАО «ВТБ 24», АО «Россельхозбанк», ПАО АКБ «Связь-Банк», ПАО «АК БАРС», ОАО «Газпромбанк».

В 2016 г. жилой комплекс «Белый остров» принял участие в конкурсе самой престижной премии среди застройщиков Urban Awards в номинации «Лучший строящийся региональный жилой комплекс».



Вачаган Мовсисян: «Партнерство с АИЖК — следующий шаг к повышению доступности жилья для югорчан»

Развитие рынка ипотечного кредитования и повышение доступности жилья — одни из приоритетных направлений в развитии жилищного строительства в стране. Этой же политики придерживаются и регионы. С начала 2016 г. ключевая ставка Банка России снижалась дважды в общей сложности на 1,0 п. п. Этот фактор стал одним из катализаторов понижения ипотечных ставок в ведущих финансовых организациях. Благодаря этому выдача ипотечных кредитов в Ханты-Мансийском автономном округе за девять месяцев выросла на 39% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Между тем региональные девелоперы находят дополнительные пути для стимулирования рынка. Так, компания «Северные Строительные Технологии» стала первым агентом по выдаче ипотечных займов с баланса Агентства ипотечного жилищного кредитования (АИЖК). Как это повлияет на покупательскую способность югорчан, рассказывает генеральный директор компании Вачаган Мовсисян.



— Вачаган Вачаганович, чем продиктовано решение сделать компанию агентом по выдаче ипотечных кредитов? Ведь гораздо проще в этом плане сотрудничать с крупными банками.

— Мы строим комфортное жилье и делаем максимально удобным его приобретение, сотрудничаем с крупными банками — Сбербанк, «ВТБ24», «Сургутнефтегазбанк», «Газпромбанк», «Запсибкомбанк». В Ханты-Мансийском автономном округе с помощью дополнительных программ для некоторых категорий населения у финансовых институтов получается соблюдать приемлемый уровень ставок. Поэтому за девять месяцев текущего года по сравнению с 2015-м ипотеки выдано на 39% больше.

Для серьезного развития жилищного строительства необходимым условием является уровень ипотечных ставок не более 7%. Такой уровень ставок в регионе в нынешних реалиях маловероятен, поэтому партнерство с АИЖК с этой точки зрения верный шаг. Ставки организации одни из самых низких по сравнению с основными участниками ипотечного рынка. АИЖК разрабатывает различные финансовые инструменты, которые повышают доступность и привлекательность ипотечного кредитования: кредит по программе «Ипотека с государственной поддержкой» со ставкой от 10,5% годовых, продукт с переменной ставкой, которая зависит от уровня инфляции в стране, особые условия кредитования для льготных категорий граждан.

Выгода для клиента очевидна, а именно на конечного потребителя продукта компания ориентируется в первую очередь. Покупательская способность, как известно, формируется из доходов населения, возможности взять ипотечный кредит и доступности цен на жилье. Два из трех условий мы создаем, встраиваясь в фе-



деральные и региональные программы. Кроме того, формируем собственные условия.

— Вы ориентируетесь только на ставки? Или для компании тоже есть преимущества?

— Польза, безусловно, есть. В первую очередь это касается оформления документов. В сотрудничестве с АИЖК мы в полной мере реализуем принцип единого окна. То есть клиенту не нужно будет идти в банк, подавать заявку на кредит, а потом оформлять документы. Все это делает сотрудник отдела продаж в офисе. Выигрывают все: покупатель экономит свое время и деньги, компания повышает технологичность и улучшает клиентский сервис, а благодаря быстрому принятию решения в агентстве раньше получает оплату по сделке. Затем направляет средства на строительство.

— Какова же польза для региона?

— По решению правительства России для развития рынка ипотечного кредитования и жилищного строительства создано Агентство ипотечного жилищного кредитования. В 2015 г. на базе АИЖК создан Единый институт развития в жилищной сфере, основная задача которого — комплексная поддержка жилищного сектора России и повышение доступности жилья для граждан. Для региона эти направления также являются приоритетными. Партнерство девелопера регионального уровня с АИЖК поможет достичь цели и выполнить

задачи, которые ставит перед отраслью федеральное руководство и руководство округа. «Северные Строительные Технологии» — дочерняя компания Ханты-Мансийского государственного пенсионного фонда (ХМНПФ). Создание единого окна и повышение технологичности проведения сделок делает продукт компании более привлекательным на рынке, так как предложение включает саму квартиру и услуги по ее приобретению. Все это придаст большую устойчивость строительному проекту ХМНПФ, повысив надежность вложений в строительный бизнес.

— В каких городах будет действовать партнерская программа?

— Это распространяется на все города присутствия «Северных Строительных Технологий». Всего их семь: Ханты-Мансийск, Сургут, Нефтеюганск, Нижневартовск, Урай, Нягань, Югорск. Сейчас вместе с менеджером любого из отделов продаж в округе покупатель может посетить строящиеся дома, заглянуть в шоу-рум, чтобы узнать, как будет выглядеть квартира с мебелью и отделкой, с помощью специалиста подать заявку на ипотечный кредит. Сегодня компания фокусируется не на количественных, а на качественных показателях. Это касается как непосредственно возведения объектов, так и улучшения клиентского сервиса. Партнерство с АИЖК — следующий шаг к тому, чтобы сделать жилье действительно доступным. ■

ЖК «4 сезона», г. Сургут

По данным Росреестра, по объему заключенных ДДУ в 2016 г. компания «Северные Строительные Технологии» находится на лидирующей позиции. Согласно ранжированию Национального объединения застройщиков жилья, девелопер занимает верхнюю строчку рейтинга по ХМАО и имеет долю на рынке 20,4% с объемом строительства 217 тыс. 831 кв. м.

По данным Банка России, за девять месяцев 2016 г. количество ипотечных жилищных кредитов, выданных жителям Ханты-Мансийского автономного округа, составило 12 тыс. 238, что на 18% больше уровня, достигнутого в 2014-м, и на 39% больше аналогичного значения 2015-го.



Омск

Открылся цирк после реконструкции

В ходе реконструкции отремонтировали фасад здания, заменили коммуникации, световое и звуковое оборудование, арену, сценические декорации. В зрительном зале поставили новые кресла, а купол и ступени оформили светодиодной подсветкой. С внешней стороны цирка установили два медиафасада с экранами. В ближайшее время в цирке откроются сафари-парк для экзотических животных, комната с кривыми зеркалами и репетиционный манеж для детской цирковой студии.

Нижний Новгород

Завершилась реставрация театра оперы и балета

Отреставрирован фасад театра, фрески в вестибюле, буфет, заменены двери. Выполнено художественное освещение фасада и благоустройство прилегающей территории. Обновлен зрительный зал: заменены сиденья, отремонтированы люстры. Общая стоимость работ составила более 56 млн руб., эти средства выделил областной бюджет.

Екатеринбург

Планируется реконструкция дома, где жил Аркадий Гайдар

Проект реконструкции разработан Управлением государственной охраны объектов культурного наследия. Деревянный дом, построенный в 1880-х гг., первоначально принадлежал помещице Пестовой. В советские годы здесь жил писатель Аркадий Гайдар. Здание сильно пострадало от пожара: сгорела деревянная резьба, частично разрушилась лепнина на первом этаже. Для восстановления поменяют кровлю и перекрытия, обновят фасад, инженерные коммуникации и входные группы.



Москва

Утверждена масштабная концепция развития Третьяковской галереи

Реконструкция рассчитана до 2025 г. и включает в себя открытие новых художественных центров.

План, рассчитанный до 2025 г., предполагает поэтапную реализацию. В проект входит открытие нового корпуса в Лаврушинском переулке и создание рекреационной зоны. В здании на Крымском валу проведут реконструкцию фасадов и инженерных систем, между музеем и парком «Музеон» создадут общественную зону. На базе Третьяковской галереи откроется несколько новых музеев: клуб коллекционеров, центр москвоведения и центр скульптуры.



Екатеринбург

Саду вернут исторический облик середины XIX века

Проект реставрации разработала петербургская компания «ГУАР», до этого работавшая над восстановлением Екатерининского парка. Харитоновский сад прилегает к усадьбе купцов Расторгуевых-Харитоновых. Запланировано реконструировать территорию пруда, пирс и лодочную станцию. Здесь появится фонтан, новые пешеходные маршруты, садово-парковое освещение. Будет восстановлена беседка и лестницы с вазонами. Грот, который в XIX в. использовался как винный погреб, рассчитают и приспособят под развлекательное помещение или кафе.



Казань

Открылась первая очередь парка «Черное озеро»

Автором проекта выступило архитектурное бюро Wowhaus.

В парке отремонтирована «Арка влюбленных», перестроена центральная лестница, ступени которой уложили гранитом. На открытой площадке в центре парка появилась небольшая сцена для общественных мероприятий, места для зрителей и пологий склон в качестве естественного амфитеатра. Центральную площадь оформили деревянной перголой, а в центре организовали цветник. В планах благоустройство чаши озера и спусков, а также создание летней веранды.



Самара

Реставрировать исторические постройки предложат инвесторам

Объекты культурно-исторического наследия на улице Степана Разина восстановят за счет инвесторов. Такое предложение содержится в единой концепции архитектурно-художественного благоустройства города. Разработчики ссылаются на опыт Москвы, где власти предложили инвесторам отреставрировать исторические здания в обмен на 49 лет недорогой аренды. В будущем инвестор сможет использовать здание по своему усмотрению. Запрещено лишь превращение его в жилой дом.

Пермь

Закончена реставрация торгового пассажа

Торговый пассаж № 3 расположен на Петропавловской улице, на месте бывшей табачной фабрики «Астра». Он представляет собой два двухэтажных здания, построенных на рубеже XIX–XX вв. Объем реставрационных работ составил 5,5 тыс. кв. м. Здание приспособили под современные нужды, но его функция осталась прежней: на первом этаже расположились магазины, места общепита, а на втором — офисы. Торговый корпус является единственным сохранившимся в Перми комплексом построек рыночно-ярмарочного типа.

Пермь

Воссоздана утраченная ротонда XIX века

Ротонда расположена на спуске от Соборной площади, откуда открывается вид на Каму. Ее облик и месторасположение восстановили по информации, предоставленной Пермским краевым научно-производственным обществом. Первоначально ротонда была построена в 1824 г. по проекту архитектора Ивана Свиязева в честь приезда в Пермь императора Александра I.

Самара

Открылся военно-исторический музей

Реставрация военно-исторического музея на улице Шостаковича длилась два года. В нем открылись три новых зала, диорама, залы с переменной экспозициями, посвященными Великой Отечественной, Первой мировой и Гражданской войнам, а также ликвидации аварии на Чернобыльской АЭС. Объем финансирования составил 94 млн руб.



Симферополь

Началась реконструкция центральной части города

В план реконструкции входят улицы Карла Маркса и Пушкина. Будет произведена полная замена инженерных сетей, реконструкция дорожного освещения, также благоустроят пешеходную площадку, организуют места для отдыха и установят малые архитектурные формы. В центре Симферополя поставят шесть новых скульптур, озеленят территорию и проведут Wi-Fi. Реставрировать фасады зданий обяжут собственников. Предварительно они должны будут согласовать проект в Государственном комитете по охране культурного наследия Республики Крым.



Леонард Шиллинг о политике в планировании пространства

Беседовала Гузель Юсупова

В этом номере мы продолжаем серию материалов о западном взгляде на профессию урбаниста. Магистр Венского технического университета Леонард Шиллинг рассказал о фокусе своей работы — политических аспектах планирования пространства. Он поведал о том, насколько специалисту важно быть готовым разрешать политические споры вокруг планирования того или иного участка и как при этом учитывать запросы населения.



— Леонард, я знаю, в своей работе вы разбираете политические аспекты, которые касаются планирования пространства. О чем это? При чем тут политика?

— Да, в рамках образовательной программы у нас есть специальный курс, на котором мы это обсуждаем. Я как раз специализируюсь по этому направлению. Там мы не говорим о политической науке как таковой, а в основном о процессе планирования пространства. Ведь кроме плана есть и социальный процесс, в котором участвуют многие стейкхолдеры. Каждый из них имеет свои интересы и пытается их лоббировать, что в результате отражается и на плане. И мы, как специалисты по планированию пространства, должны служить медиаторами интересов всех стейкхолдеров, включая население.

— А на конкретном примере могли бы объяснить?

— Сейчас я работаю над проектом, который предполагает создание новых частей города, вернее, даже самого города с нуля. В моем случае это 240 га новой земли, которую нужно освоить. Вызов для меня — создать комфортную площадку для переговоров между различными заинтересованными лицами. Небольшая часть города уже заселена, и в ней уже живут 600 человек. Но процесс развития и обустройства городского пространства в целом будет продолжаться до 2028 г. Сначала был конкурс генеральных планов среди архитекторов. План выбрали в 2008 г., и весь процесс планирования рассчитан на 20 лет. Если в 1970-х гг. можно было



просто разделить части города на спальную и производственную и оставить центр, то теперь у нас другой подход и не все так просто. Сейчас в каждом районе должна быть возможность не только работать или только спать, но и развлекаться, культурно проводить время, делать все это вместе. Критерии качества также повысились. Поэтому здесь появляются многочисленные стейкхолдеры (заинтересованные лица). Каждый из них преследует свои цели.

— Тогда в этом и правда много политики...

— Именно так. Поэтому мы и получаем междисциплинарное образование, которое охватывает самые разные области знания: мы должны уметь найти общий язык со всеми и понимать каждого стейкхолдера, будь то архитектор или мэр города, биолог или экономист.

— Но есть же изначальный план, где прописано, как все должно быть.

— Это основной вопрос моего исследования — взаимосвязь формального и неформального планирования. Мне интересно, какие стейкхолдеры участвуют в том и в другом процессе, каковы их ресурсы, как они включаются в эти процессы, где здесь место населению. Но я провожу это исследование на основе архивных материалов: протоколов, записей обсуждений. Так как, конечно, как сторонний наблюдатель я не был бы допущен к обсуждению какого-то текущего проекта, уж слишком это чувствительная тема.

Вообще, формальное означает планирование по правилам, оно более ограничено в вариациях и, следовательно, в выборе стратегий. План есть правило, которое говорит: «Вот этот план об этом и ни о чем другом». А неформальное имеет большую гибкость, но тут нет ничего определенного, в отличие от формального плана. И есть много вещей, которые решаются именно в процессе неформального планирования.

— Например?

— Есть мастер-план, имеющий несколько подпланов: планирование зон, которое ты не можешь оспорить, или, например, высота зданий. Участники принимают этот план на формальных встречах. Но на самом деле есть много уровней, на которые официальные представители власти не могут повлиять и решения по которым вырабатываются через диалог и поиск компромисса между всеми стейкхолдерами, включая бизнес и общественные организации. Неформальные встречи более гибки, так как нет определенного правила при таких переговорах. По результатам также выходит формальный план, но произведенный при неформальном общении. Такое понимание планирования как диалога скорее новое явление, которое уходит корнями в 1990-е гг.

Неформальный план имеет большую гибкость, но тут нет ничего определенного, в отличие от формального. И есть много вещей, которые решаются именно в процессе неформального планирования.

— Какие вопросы в этом процессе может решить планировщик пространства? Зачем и как он регулирует эти переговоры?

— Например, когда один из стейкхолдеров очень жестко пытается отстаивать свою позицию, мы пытаемся перевести все в форму диалога. Допустим, есть два различных взгляда на то, что и как должно быть в определенном районе, и эти взгляды прямо противоположны. Тогда мы должны предложить: «Давайте сядем и обсудим!» Более того, решение конфликтов, которые неизбежно возникают, это часть нашей работы. Мы берем на себя роль медиатора, чтобы прийти к согласованному и приемлемому для всех решению. Например, есть различные мнения по поводу высоты этажей, так как чем выше помещение, тем дороже оно

Самое главное — быть сознательным в любой ситуации: знать, когда нужно действовать как эксперт, а когда — как медиатор. Даже в нашей образовательной программе есть курс про этику и политику.

Если проект будет спроектирован без участия гражданского общества, то есть населения, то жители его не примут, потому что у них не было времени идентифицироваться с проектом, почувствовать себя причастными, узнать информацию о проекте в целом.

Постфактум

29 ноября —
1 декабря
Москва

ЭкспоСитиТранс-2016

«Сегодня общественный транспорт является неотъемлемой характеристикой качественного уровня нашей жизни», — с приветственным словом выступил министр транспорта России Максим Соколов. По его словам, «безопасное и качественное взаимодействие всех видов транспорта является реальной альтернативой массовому использованию личных автомобилей. А это в свою очередь является ключевым условием снижения негативного воздействия транспортной деятельности — дорожно-транспортной аварийности, загрязнения окружающей среды, перегруженности улично-дорожных сетей».

В последние годы транспортная политика держит курс на развитие общественного пассажирского транспорта, и здесь городским и региональным властям серьезно помогает опыт зарубежных коллег. Современные вызовы требуют активной модернизации, транспорт становится комфортнее, безопаснее и доступнее для пассажиров. Какие тенденции в данной сфере преобладают на рынке соответствующих услуг сейчас и какие инновации следует ожидать в будущем?



Вадим Сорокин
Президент «Группы ГАЗ»

Электробус является частью стратегии «Умный автобус», в рамках которой «Группа ГАЗ» прорабатывает для пассажирского транспорта новые технические решения, способствующие максимально эффективной организации пассажирских перевозок в крупных городах России. Дальнейшее развитие проекта «Группы ГАЗ» по созданию техники, работающей на электричестве, позволит полностью удовлетворить запросы современных мегаполисов на технику такого класса.

Взаимодействие легкорельсового транспорта с метрополитеном способно регулировать маятниковые миграции между центром и периферией, позволяя сделать путь из одной точки в другую значительно короче и по времени, и по расстоянию.

Автоматизация XXI века

На повестке дня тема беспилотных средств передвижения. Высокие технологии активно внедряются в повседневную жизнь и помогают воплощать в реальность идеи фантастических романов. В этом году планируется запустить перевозки пассажиров на беспилотных автомобилях «Матрешка» в историческом центре Москвы и парках города. На данный момент беспилотники проходят тестирование на испытательной трассе в технопарке «Сколково». Их скорость составляет около 25 км/ч, а дистанция в зависимости от площадки может достигать 180 км. «Матрешка» заряжается раз в сутки, как правило в течение ночи.

От полезных ископаемых до электроэнергетики

Правительство страны разработало специальную концепцию плавного перехода к оснащению российских городов новым видом общественного транспорта, работающего на электрической тяге. Развитие электробусов — дело ближайшего будущего. Электрическая транспортная система не нуждается в сложной инфраструктуре и отличается преимущественными показателями: отсутствием вредных выбросов при эксплуатации, низкой пожаро- и взрывоопасностью, существенным снижением стоимости обслуживания, гибкостью в формировании маршрутной сети.



Антон Шигапов

Директор по развитию бесконтактных технологий и транспортных проектов Mastercard в России

«Электробус ГАЗ, являясь наиболее безопасным, экологичным и экономичным видом транспорта, полностью удовлетворяет высоким требованиям, которые сегодня предъявляют к транспорту будущего. Электробус является частью стратегии «Умный автобус», в рамках которой «Группа ГАЗ» прорабатывает для пассажирского транспорта новые технические решения, способствующие максимально эффективной организации перевозок в крупных городах России. Дальнейшее развитие проекта «Группы ГАЗ» по созданию техники, работающей на электричестве, позволит полностью удовлетворить запросы современных мегаполисов на технику такого класса», — отмечает президент «Группы ГАЗ» Вадим Сорокин.

Альтернатива или синергия?

Транспортная стратегия Российской Федерации предполагает удвоение доли общественного транспорта на рынке городских пассажирских перевозок к 2025 г. Создание системы легкорельсового транспорта является одним из приоритетных направлений. На примере европейских городов доказано, что процесс сооружения монорельсовых дорог достаточно прост в строительстве и существенно повышает мобильность населения.

В этом году на московских линиях, а позже и в регионах запустят совершенно новый низкопольный трехсекционный трамвай «Витязь-М», оборудованный системой климат-контроля, камерами видеонаблюдения и спутниковой навигацией. Инновационный продукт отличается шумоизоляцией, обладает повышенной вместительностью и соответствует экологическим стандартам.

«Современных пассажиров важно обеспечить единой мобильной системой, которая поможет избежать длительных остановок и ожиданий. Такая система поможет пассажиру спланировать свой путь с точностью до минуты. Именно городская транспортная система является основой мобильности города и дает горожанам возможность жить лучше», — отметил официальный партнер «ЭкспоСитиТранс-2016» и генеральный секретарь Международного союза общественного транспорта Алан Флауш. Общественный транспорт поможет частично решить актуальные проблемы городов и агломераций. Эта форма обслуживания должна стать не только предпочтительным видом передвижения, но и формировать стиль жизни горожан.

Современные мегаполисы уже живут в цифровой среде: стирается грань между онлайн- и офлайн-средами, технологии уже стали неотъемлемой частью городской жизни. Они преобразуют инфраструктуру и создают основу «умных городов» будущего. Могут ли современные технологии повысить престиж и популярность общественного транспорта в мегаполисах? Безусловно, могут! Ведь они делают эту важнейшую систему еще удобнее как для постоянных жителей, так и для гостей. С применением современных технологий можно создавать или преобразовывать целые городские системы, включая транспорт. Единым ключом станет бесконтактная банковская карта. В России с Mastercard уже реализован целый ряд проектов на транспорте. Сегодня расплатиться в одно касание картой или другим устройством можно на парковках московских парковок, на турникетах метро Санкт-Петербурга, Новосибирска, Казани и Москвы, на ряде автобусных маршрутов в Тюмени, Подмоскovie и Санкт-Петербурге, в трамваях Санкт-Петербурга и так далее. Метрополитен Санкт-Петербурга стал первым в России, где сразу же на всех станциях появилась возможность оплачивать проезд по международной бесконтактной технологии. Совместно с Mastercard проект запустили в январе 2015 г., и по итогам 16 месяцев после внедрения новшества мы посчитали, что пассажиры избежали более 1000 дней ожидания в очередях, а метрополитен сэкономил 625 недель работы кассиров, что эквивалентно непрерывной работе 12 кассиров в течение года. Если бы каждая транзакция служила для покупки жетона, общий вес проданных жетонов был бы равен 15 тоннам!

АНОНСЫ

24–26 января

Красноярск

VI Архитектурно-строительный форум

На форуме, который пройдет в международном выставочно-деловом центре «Сибирь», участники обсудят актуальные вопросы, связанные с развитием архитектурно-строительного комплекса Красноярского края. В состав деловой программы войдут 20 круглых столов, конференций и семинаров. В течение двух дней пройдут круглые столы по ряду приоритетных региональных проектов, таких как «Ипотека и арендное жилье», «Развитие ЖКХ и городская среда». Также запланированы круглые столы по темам: «Качество строительства — качество жизни», «Перспективы развития рынка ипотечного кредитования», «Кластерный подход в развитии деревянного домостроения. СФО — Красноярский край — пилотный регион», «Технологии строительства жилых домов и социальных, культурных и спортивных объектов в малых населенных пунктах края», «Город-памятник — к 400-летию. Проблемы, которые предстоит решить», «Универсиада-2019». Ключевым событием станет строительная и интерьерная выставка Сибири и Дальнего Востока под названием «Строительство и архитектура», в этом году отмечающая 25-летний юбилей.

15–16 февраля

Москва

VI Российский инвестиционно-строительный форум

Событие считается одним из самых значимых отраслевых ежегодных профессиональных мероприятий; это уникальная дискуссионная площадка, на которой обсуждаются актуаль-

ные проблемы строительного комплекса России и пути его дальнейшего развития. Программа конференции еще формируется. Площадкой для проведения форума станет выставочный комплекс «Гостинный двор».

В работе предыдущего форума приняли участие более 9000 гостей, в том числе делегации из 55 регионов. За два дня проведено 40 специализированных мероприятий деловой программы, организована масштабная выставочная экспозиция, состоялось награждение победителей II Градостроительного конкурса Минстроя России.

8–9 февраля

Москва

Форум Travel Routes Russia

Форум пройдет в МВЦ «Крокус Экспо» при поддержке Федерального агентства воздушного транспорта и Федерального агентства по туризму. В дискуссии примут участие специалисты туристической отрасли, ведущие авиакомпании, туроператоры, аэропорты, представители региональных министерств и департаментов развития туризма. Участники обсудят механизмы поддержки туроператоров, обеспечивающих увеличение туристического потока на приоритетных туристических маршрутах по Российской Федерации; вопросы продвижения и перспектив внутреннего турпродукта, расширения внутренней туристической сети как фактора роста внутренних авиаперевозок и повышения транспортной доступности туробъектов и комплексов. Кроме того, на форуме рассмотрят финансовые модели поддержки авиаперевозчиков на внутренних направлениях и динамику распределения турпотока в России в 2014–2016 гг.

Дворик.ру

Арт-площадки для детей!



+7(495)22-55-830 **dvorick.ru** +7(812)38-55-225