

«Уродство жизни рождает уродство форм»

Качественный девелопмент — причина и следствие высокого качества жизни

С помощью новых девелоперских проектов европейские мегаполисы решают проблемы «пробок», создают территории для общественного пользования — пешеходные зоны, спортивные парки, креативные кварталы и музейные улицы; повышают уровень комфорта ведения бизнеса за счет современных деловых районов и продолжительность жизни — за счет «зеленого» строительства. В Петербурге в течение последних десятилетий не произошло ни одной перемены из этого списка. В то же время начата реализация нескольких проектов, которые в силу своего масштаба способны дать толчок модернизации петербургского городского пространства. «Морской фасад» — один из них. Вице-президент УК «Морской фасад» Лев Пукшанский раскрывает причины медленных изменений в петербургском градостроении и предлагает решения.

Простые дешевые реформы

— Градостроение в Петербурге медленно меняется, потому что мы наделены архитектурным наследием и боимся ему навредить или есть другие причины?

— Есть другие причины. Начнем с того, что развивать недвижимость в Петербурге — неудобно и рискованно. Когда девелопер начинает что-то делать, он в любом случае сталкивается с высокими рисками. Прежде всего это риск технический — будет ли создан объект в срок, по разумной стоимости и с должным качеством, и риск рыночный — кто этот объект купит или возьмет в аренду. С этими вопросами девелопер обязан жить как с частью своей профессии. Но есть риски, которые девелопер не хотел бы на себя брать — в Петербурге они связаны с площадками, на которых реализуются проекты.

Когда выбираешь площадку, невозможно понять, какая там ситуация с инженерными коммуникациями. Нет единой базы данных,

содержащей информацию по инженерии в отношении всех земельных участков в городе. Комитет по земельным ресурсам учитывает все участки без исключения, верно? Значит, информация должна быть по каждому из них, причем — в современной электронной программе. Щелкаете мышью по

О девелоперском проекте «Морской фасад»

Проект реализуется в западной части Васильевского острова и заключается в создании и освоении новых территорий. Предусмотрено формирование многофункционального района Петербурга на вновь образованных (намывных) территориях, совмещающего общественно-деловые и жилые функции. На территории разместятся жилые микрорайоны, деловой и торговые центры, предприятия сферы обслуживания, рестораны и центры развлечений, учреждения образования, гостиницы, выставочный и конгресс-центр, музеи, театры и другие учреждения культуры.

Жилая застройка — 1 758 120 кв. м. (включая подземный паркинг в 236 670 кв. м.); общественно-деловая застройка — 2 245 566 кв. м. Размер участка — 476 га; сроки реализации проекта — 2005—2025 гг, бюджет — 28,8 млрд рублей (образование территорий и инженерная подготовка, не считая строительства), инвестор — УК «Морской фасад».

На данный момент намыто 170 га территории. Продолжаются работы по образованию территорий. Выход застройщиков на строительную площадку планируется во 2 квартале 2011 года.

земельному участку номер 288, и вам понятно, что инженерии там нет и не будет. А на участке 389 инженерии тоже нет, но абсолютно понятно, когда она появится и кто отвечает за соблюдение этого срока, и также понятна цена. Это очень просто и недорого. У монополистов есть планы строительства инфраструктуры. Комитет по энергетике проводит с ними совещания, подписываются договоры, протоколы. Так объедините данные и сделайте доступными тем, кому они критически важны для работы. А что сейчас мы имеем? Вроде бы будет инженерия, а с другой стороны — не факт, вроде бы вы с кем-то о ней договорились, а с другой стороны — не до конца. Сложная ситуация. Оппоненты нам возразят: а как же секретность, го-

стайна? Почти уверен, что большая часть информации и так всем известна, только неудобна в использовании. Врага закрытость не оставит, а вот гражданам мешает.

Другая ситуация, чуть менее очевидная — информация о транспортных потоках. Почему в Петербурге есть Генплан, но нет единой транспортной схемы? То есть понятно, что в Генплане нарисованы дороги, но весь мир давно работает по электронным моделям. И у нас в «Морском фасаде» она есть — по нашей территории, и у других девелоперов есть — по их территориям. Все заказывают такие модели в рамках своих проектов, но она необходима на уровне города. И тогда каждого девелопера обяжут разработать транспортную схему по своему участку и интегрировать ее в общую модель. Придет девелопер к чиновникам и скажет: хочу построить офисную башню. Проект хороший, место хорошее, дороги хорошие, «пробок» никаких нет. А ему ответят: сначала посмотрим, как твой проект повлияет на ситуацию в городе. И тут окажется, что из-за его девелопмента в трех километрах от места реализации проекта — полная беда с транспортом. Невский встал, все умерли.

— Сейчас так часто происходит?

— Так происходит всегда. Когда вы выплескиваете транспорт в белый свет как в копейку, у вас обязатель-



«Когда вы выплескиваете транспорт в белый свет как в копеечку, у вас обязательно возникает проблема. Вопрос только в том, это просто проблема, или катастрофа»

но возникает проблема. Вопрос только в том, это просто проблема или катастрофа. И спрогнозировать невозможно — рулетка. Как повлияет офисная башня, сильно удаленная от центра, на мост Лейтенанта Шмидта? Я не сумею это посчитать. Не смогу заниматься математическим программированием вместо машины.

Ведь научились, обжегшись на горьком опыте, строить визуальные перспективы. Теперь можно посмотреть, вредит твое здание внешнему облику города или нет. И

это снимает девелоперские риски: кому нужно строить объект так, чтобы потом все плевались? Плюются — значит, неэффективный получился бизнес: вред репутации и низкая заполняемость объекта. Ни один арендатор не захочет сказать: я сижу в здании, которое всему городу жить мешает. То же самое с транспортной моделью: я должен сразу понимать, что здесь строить нельзя — не разрешат, да и сам я не захочу, чтобы на мой объект никто не мог приехать.

Девелоперу не нужны идеальные условия — ему нужна информация. Реформы, о которых я говорю, не требуют сумасшедших инвестиций и мучительной законотворческой деятельности. За три месяца разработали модели, за полгода внедрили — и все счастливы. Когда информация станет полной, доступной и легко анализируемой, окажется, что можно интегрировать в ткань

города все те крупные проекты, которые запланированы сейчас, и еще десяток проектов дополнительно. Причем появятся желающие их инициировать.

— Наверное, прозрачность информации ведет к прозрачности процедур согласования?

— Да, уровень волюнтаризма снижается электроникой, когда человека заменяют на компьютер. Есть у девелопера транспортная схема, интегрировал ее в общую модель — получил согласование. Есть инженерная модель, интегрировал — получил согласование. Интегрировал модель объекта в 3D-модель Петербурга, красная лампочка не зажглась — получил согласование. А нашу сегодняшнюю разрешительную процедуру мы понимаем с трудом, иностранцы — не понимают вообще, сколько ни объясняй. Просто смешно, когда

эксперт со стороны разрешительных органов достает некий бумажный план, составленный в 1913 году, и на его основе принимает решения. Никто в мире так не работает — и с очень давних пор.

Деньги и общественное благо

— Как добиться того, чтобы девелоперский бизнес выполнял функции, необходимые городу?

— Петербургу нужны новые общественные пространства, «зеленые» кварталы и многое другое. А бизнес строит в основном торговые центры и стандартные жилые коробки.

Рассчитывать на то, что бизнес без каких-либо внешних воздействий будет максимизировать общественную пользу в ущерб коммерческой привлекательности, я бы не стал. Другое дело, что в «правильных» странах об-

щественное благо и коммерческая эффективность не противопоставляются, наоборот, они суть одно и то же.

Вы думаете, что все девелоперские и строительные компании на Западе проникнуты идеей «зеленого» девелопмента? Кто-то, безусловно, да, но бизнесмены, которым сейчас от 35 до 60, к ценностям устойчивого развития более или менее равнодушны. Однако «зеленый» подход дает им абсолютно четкое конкурентное преимущество. Сначала была найдена тема — экологичное жилье. Потом ее с помощью различных инструментов пропаганды продвинули в массы. А затем те, кто эту идею продвигал, использовал ее для получения выгоды: покупайте дома у нас — чуть дороже, чем у конкурентов, потому что они построены по технологиям зеленого девелопмента, мы — за природу.

«Зеленый» девелопмент связан с сумасшедшими деньгами. Это источник колоссальных доходов для компаний, которые занимаются инновационными разработками, энергетикой, строительством, инвестициями и так далее. Тем не менее поселить людей в доме, построенном из экологически чистых материалов, — это общественное благо. Посадить деревья рядом с домом, посадить кусты на крыше, убрать парковку под землю, чтобы выхлопные трубы не дымили на матерей с колясками — это все общественные блага, которые создают девелоперы в своих проектах, получая от них дополнительную прибыль. А почему, как вы думаете, можно получать дополнительную прибыль? Потому что благо востребовано людьми, которые предъявляют высокие требования к качеству жизни.

И наоборот. Если сегодня петербуржцы хотят жить в домах без подземного пар-

кинга, без комфортных площадок, на которых можно гулять с детьми, без озеленения — то такой девелопмент они и получают.

— Можно подумать, у петербуржцев есть выбор.

— Выбор есть всегда. Немец по нашим дорогам не поедет — это доказала Великая Отечественная война. Он выходит, говорит: дороги нет. А русский выходит, произносит устойчивый фразеологический оборот — и едет. Основная проблема развития города — в том числе в области недвижимости — связана с низким качеством жизни.

Ямы определяют сознание

— Это интересный поворот. Эксперты говорят, что власти европейских городов считают качество жизни стратегической задачей, а власти Петербурга — нет, в чем и заключается проблема. А вы говорите: проблема в том, что для пе-

«Во всех крупных европейских городах красивые деловые башни находятся в одном месте, а исторический центр с узкими улицами, дворцами и концертными залами — в другом. Потому что если вы сохраняете город-музей, то никакие новые подходы применять невозможно»

тербуржцев качество жизни — лишний элемент. Соответственно, чтобы город развивался, нам надо перевоспитать народ?

— Финские знакомые задали мне интересный вопрос. Почему, говорят они, когда подъезжаешь к границе с финской стороны — дорога чистая, а как только пересекаешь рубеж и попадаешь на территорию России — все заплевано, закидано окурками? У вас не убирают? Я отвечаю: убирают. Тогда почему? Ведь по дороге до и после границы едут одни

«Вы не можете построить публичное пространство внутри жилого квартала, или встроенный детский сад, или сделать дополнительные сервисы на парковке, или школу над парковкой. Согласовывать такие проекты — легче умереть».

и те же люди. Я задумался, а позже узнал, что ответы давно найдены. Есть книги, в которых на прикладном уровне раскрыт тезис «бытие определяет сознание». В них четко сказано: если у вас — ямы на дороге, и знаки расставлены для того, чтобы дорожная полиция собирала дань, а не ради удобства и безопасности водителей, то моментально повышается общий уровень агрессии, а затем — криминогенности. Водитель не может правильно, по-бюргерски, ехать по разбитой дороге. Это нарушает гармонию жизни. Именно поэтому, переехав границу в благостном состоянии, а затем несколько раз попав шиной в яму, а потом увидев знак «40» на абсолютно пустой и прямой

вонарушений. Когда какая-то светлая голова решает разбить сквер посреди гетто, то совершенно понятно, что через пару месяцев скамейки и деревья будут вырваны с корнем, а сам сквер станет самым опасным местом района в темное время суток. Такой опыт получили американские города, и примерно то же происходит в российских новостройках. Если же вы изначально планируете квартал комфортным для людей, в новой идеологии девелопмента, случаи вандализма все равно неизбежны, но постепенно они станут редкими и не будут поощряться обществом.

Тезис о том, что изменения в жизни требуют смены нескольких поколений, ошибочен. На уважение к ним, проявленное делами, люди реагируют очень быстро. Примером может служить история со страхованием машин. Что происходило при ДТП еще лет семь назад? Водители выскакивали на дорогу и били друг друга в нос, кто первым попадет — тому повезло. А сейчас ведь бить перестали, верно? Выходят из машин и звонят по мобильным телефонам. Люди не стали другими — возникли новые правила игры, и модель поведения тут же изменилась. Кстати, и тюльпаны в городе никто не срывает, а ведь говорили — надо сажать, потому что сорвут и продадут.

Воспитание народа, о чем вы спросили, то есть формирование спроса на качество жизни — тоже важный элемент. Я бы пропагандировал простую мысль: покупать

нужно только то, что действительно нравится. Живешь в плохой двухкомнатной квартире — переезжай в хорошую, а не в кривую-косую, но расположенную на севере, потому что кто-то сказал, что жить в северных районах престижно. Точно так же не нужно снимать офисы в бизнес-центрах с коридорной системой. И не надо снимать офисы в бывших дворцах. Это такой же нефункциональный пафос, как малиновый пиджак. Есть современные концепции офисов и есть завтрашние концепции, о которых мы еще не знаем. Но они точно развиваются абсолютно в другую сторону — не в сторону коридоров, вензелей и VIP-парковки с охраной на две машины, чтобы все остальные сотрудники и посетители бросали машины где придется. Иными словами, если вы не будете покупать и арендовать плохое, то удивитесь, как быстро начнут строить хорошее. Спрос создаст предложение.

В отношении публичных пространств, «зеленого» строительства и других общественных благ действуют те же закономерности, но с одной оговоркой. Я не считаю, что рынок, строго по Адаму Смиту, является абсолютно эффективным инструментом. Он, конечно, эффективен, однако — и нам забыли об этом сказать — на крайне долгосрочном временном интервале. Мы, наши дети и наши внуки до этой точки во времени можем просто не дожить. Поэтому нужно создавать определенные предпосылки. А создание предпосылок, прежде всего — правил игры — дело власти. Если вы строите эргономичный квартал, то не может в его центре стоять предусмотренная нашими СНиПами помойка. Или новый девелопмент, или помойка. Вместе им не быть.

Градостроение как старый анекдот

— СНиПы — техническая проблема. При желании российский бизнес такие проблемы обходит.

— Эта техническая проблема — корень и отражение многих зол. Вы хорошо представляете себе ситуацию, в которой находится российское градостроение? Она очень своеобразна. В нашей стране строительная индустрия развивалась до 1970-х годов. А потом, по разным причинам, развиваться перестала. Соот-

«Усилия по развитию недвижимости надо концентрировать, а не размазывать тонким слоем. Один Сити, одну эргономичную зеленую жилую зону, одно модное публичное пространство мы могли бы построить уже сейчас»

ветственно, те наработки, которые люди на Западе сделали в последующие четыре десятилетия, у нас отсутствуют. Зато старый опыт закреплён законодательно.

Когда западный проектировщик создает проект, он говорит: вот этой стороной мы откроем квартал городу, с видом на парк; здесь будет закрытая детская площадка, тут — пространство для занятий спортом и так далее. А наш проектировщик восклицает: как здорово, что вы купили земельный участок правильной прямоугольной формы! Тогда мы легко сделаем в центре бомбоубежище, слева и справа — инженерии, дальше по четырем сторонам — помойки, и к ним подъезды, а здесь будет — благое дело! — школа, но заданной конфигурации, и никак иначе. А вот на оставшейся территории, уважаемые затройщики, вы можете делать все, что душе угодно. И как вы сделаете публичное пространство внутри квартала? Ему там нет места.

Вы также не можете запланировать встроенный детский сад или дополнительные сервисы на парковке, или школу над парковкой. Согласовывать такие проекты — легко умереть. Что и делают, например, финские затройщики, когда пытаются работать здесь по своим стандартам. Фильм «С легким паром» начинается с пародии на киножурнал «Фитиль», в которой нам рассказывают, что сначала дом был с крылышками и башенками, но сперва обрубили крылышки, потом — башенки, и получилась стандартная коробка в советской

люди работали с перфокартами, а сейчас у меня в кабинете пять компьютеров, от коммуникатора до стационарной машины. Почему же мы думаем, что в информационных технологиях мир продвинулся за тридцать лет далеко вперед, а в архитектуре — как-то иначе? Она изменилась точно в такой же степени. Только перфокартам, в отличие от СНиПов, не придали статус законов.

— Давно идет дискуссия об изменении СНиПов.

— Их надо не менять, а отменять. На Западе СНиПов нет, там есть еврокоды (это совсем другая история), а дома падают не чаще, чем у нас. Потому что безопасность достигается с помощью иных инструментов: экспертиз, добросовестной работы приемочных комиссий, механизмов ответственности застройщика. Я понимаю, что в начале 1990-х годов регламенты, пусть и плохие, были необходимы — отсутствовал опыт коммерческого строительства, сопровождающие его законы, саморегулируемые организации и так далее. Но люди и поныне держатся за СНиПы как за Сталинград. Потому как если это отменят, что же они делать будут? Их знания по размещению бомбоубежища в центре участка станут никому не нужны. Как, собственно, и бомбоубежище в центре участка.

— Какие люди? Те, кто проектирует или те, кто согласовывает?

— А это одна компания. Российские архитекторы и российские архитектурные контролеры вышли из одних и тех же государственных проектных институтов и мастерских. Но людей трогать не надо. Нужно забрать у них инструменты, ограничивающие нормальную градостроительную деятельность.

новостройке. Люди шутили над этими кварталами тридцать лет назад, а сейчас уже не смешно.

Кроме того, практически все создаваемое в нашей стране — по-прежнему двойного назначения. Когда я впервые увидел смету причалов для речного порта (для метеоров и катеров), предусмотренных на «Морском фасаде», то глазам своим не поверил. А мне объяснили: по СНиПу номер такой-то причал для катеров должен в случае необходимости принимать подводные лодки атомного класса. Не хотите теперь спросить, почему у нас мало яхт-клубов? Потому что инвесторы яхт-клубов не могут оплачивать прием подводных лодок. Впрочем, это шутка, но близкая к правде.

И эти нормы — не чья-то непроходимая глупость. Это устаревшие концепции, которые были замечательными от 50 до 150 лет назад. В 1980-м году отдельные наиболее продвинутые

Если приходит архитектор, умеющий проектировать современные здания, у вас нет прав ставить ему палки в колеса. За исключением случаев, когда ясно, что здание упадет.

Концентрация красивых башен

— В Петербурге нет новой архитектуры из-за устаревших регламентов?

— Да, в том числе. Причин несколько: во-первых, общее уродство жизни приводит к уродству форм. Про качество жизни мы уже говорили. Во-вторых, как и в других случаях, для появления современной архитектуры надо создавать предпосылки. Когда дадут возможность проектировать и строить по современным стандартам, спустя небольшое время мы увидим реализацию новых архитектурных идей.

— У вас в «Морском фасаде» будет новая архитектура или стандартная?

— Будет как всегда. Получается чуть хуже, чем планируется. В проекте нет единого застройщика — их много. И если до кризиса при высоких ценах на недвижимость все наши застройщики хотели строить красиво, то при низких амбиции поубавились. Но у нас будет точно лучше, чем в среднем по больнице — по нескольким причинам. В «Морском фасаде» земля недешевая, потому что мы ее намывали. Строить уродство на дорогой земле нет смысла — его не продашь по достойной цене. Те, кто хочет строить уродство, делает это на выселках. Кроме того, у нас в принципе можно строить современные здания, а в большинстве других мест Петербурга нельзя. Поэтому у нас по крайней мере есть надежда, а где-то она умерла, не успев родиться.

— Как может развиваться архитектура, если КГИОП ничего нигде не разрешает?

— КГИОП как раз все делает правильно. Он не допускает новую архитектуру в исторический центр, потому что это музей. Не надо портить панорамный Санкт-Петербург. Проблема в другом: у нас исторический центр и central business district — центральный деловой район — это одно и то же. А они должны быть разнесены. Во всех крупных европейских городах красивые деловые башни находятся в одном месте, а исторический центр с узкими улицами, дворцами и концертными залами — в другом. Почему так? Потому что если вы сохраняете город-музей, то никакие новые подходы применять невозможно — как с точки зрения высотности, так и с точки зрения инженерии и общественных пространств. Почему бы не снести Исаакиевский собор и

«Низкое качество жизни формируется властью, бизнесом и народом одновременно. Одни собирают дань, другие строят плохие дороги, третьи мусорят и создают аварийные ситуации. Высокое качество жизни — тоже продукт коллективный»

не сделать на его месте красивый променад? Церквей у нас достаточно, а променада нет. Но, слава Богу, этого никто не допустит.

Теперь рассмотрим, что такое деловой район. Очень много клерков на своих транспортных средствах утром массово приезжают на работу, а вечером так же массово уезжают. Для музея это вредно, а клеркам, в свою очередь, неудобно работать в музее. В современном же central business district создается атмосфера, где рабочие места с технологичной инфраструктурой, рестораны, променады, развлечения — доступны. Деловой район всегда компактен, именно в целях компактности строятся башни: тысячи клерков можно разместить на тридцати гектарах земли. В такой компактный район надо один

раз в день доехать, а дальше не нужно пользоваться машиной. Для локализованных деловых центров предусматриваются специальные транспортные решения — достаточно комфортные для того, чтобы менеджеры ими пользовались. Соответственно, город-музей освобождается от потоков личного автотранспорта, а менеджеры получают модный район.

— В Петербурге должен быть один деловой район или несколько?

— Заявлено несколько проектов, близких по функции к проектам Сити: и наш «Морской фасад», и «Охта-центр», и «Невская ратуша», и деловая зона аэропорта Пулково. В данном случае многообразие скорее вредная вещь. Если бы Сбер-

стране. Причем я не лоббирую «Морской фасад» — может быть другое место для Сити, а мы бы тогда сконцентрировались на создании образцово-показательного жилого района. Но я утверждаю, что усилия по развитию недвижимости с учетом ограниченных ресурсов надо концентрировать, а не размазывать тонким слоем. Один Сити, одну эргономичную зеленую жилую зону, одно модное публичное пространство мы могли бы построить уже сейчас, если бы не разбрасывались.

— Есть мнение, что сначала должны появиться дела, а потом — деловой район. Иными словами, при сегодняшнем низком уровне деловой активности строительство Сити — не актуально.

— Недвижимость, конечно, опосредована экономикой. Но в значительной степени экономика опосредована недвижимостью. Когда крупная корпорация думает о размещении бизнеса в Петербурге, то после изучения вопроса рассуждает так: ну, зачем мне этот город — современный офис не арендуешь и не построишь, никуда не доедешь, аэропорт убогий и так далее. Поеду я лучше в Таллинн: лететь до Москвы примерно столько же, а условия намного комфортнее.

Получается, что если мы не выдерживаем конкуренции по качеству недвижимости — хромает вся экономика. Соответственно, предпосылками для развития недвижимости нужно серьезно заниматься. Я перечислю их еще раз: прозрачность, доступность, автоматизация информации; снятие искусственных ограничений, мешающих реализовать современные решения, многократно апробированные в других местах. И — концентрация усилий по развитию города в определенных точках.

Беседовала Елена Кром

банк, ВТБ, «Газпром» — ни у кого из них пока нет современных комфортных офисов в Петербурге — поселились в одном месте, они стали бы мощными якорями делового района. А если к ним добавятся лидеры телекоммуникаций — «Мегафон», Yota — в Сити также придет инновационный бизнес. Под деньги таких китов можно закладывать амбициозные архитектурные проекты, самую современную инженерию, включая альтернативные энергетические решения, новые транспортные решения и так далее.

Лучше сделать в одном месте отлично, чем в нескольких — как-нибудь. А для того, чтобы всюду получилось отлично, банально не хватит спроса. Пять китов я назвал, а сто назвать не смогу — их физически нет в