



РЕДЕВЕЛОПМЕНТ: СНОСИТЬ — НЕ СТРОИТЬ

Дымящие чадом заводы и фабрики **уходят в прошлое**. По крайней мере, в черте городских зон их остается все меньше и меньше. По идее, на их месте должны вырастать жилые комплексы, кварталы и целые районы с объектами инфраструктуры, театрами, скверами и парками. Увы, пока эта прекрасная идея **осуществляется слишком медленно**.



Автор: Сергей РОМАНОВ



Около 70 промышленных зон, которые занимают территорию 21 тыс. га, на сегодняшний день располагается в Москве. Это ни много ни мало пятая часть общей площади города. Власти города, архитекторы и проектировщики ломают головы, как обустроить промзоны. Конечно, какие-то территории отойдут под жилищное строительство, какие-то — под деловые центры

«Редевелопмент промышленных территорий в цивилизованных странах связан, прежде всего, с рыночными обстоятельствами, которые оправданы как логикой развития конкретной территории, так и развитием рынка в конкретном месте, — убежден ведущий эксперт компании Paul's Yard Владимир Кудрявцев. — Классический пример — генеральная

в соответствии с аппетитами и рыночными идеями самих инвесторов».

Когда в начале 80-х годов прошлого столетия в результате тяжелых экономических, социальных и экологических последствий правительство Великобритании было вынуждено закрыть несколько доков в районе лондонского Доклэнда, была создана государственная организация The London Docklands Development Corporation. С помощью частных инвестиций предстояло регенерировать территорию площадью 680 га, включая 11 км прибрежной зоны. В результате редевелопмента в Доклэнде была развита транспортная система: сюда провели линию «легкого» метро, проложили новые и реконструировали старые дороги, обустроили пешеходные и прогулочные территории, а также обширную рекреационную зону. Появилось более 1 млн офисных площадей, дома для 40 тыс. жителей, раскрыли двери для посетителей новые отели, рестораны, торговые центры.

Совокупный бюджет, который понадобился, чтобы вдохнуть новую

«Чтобы вывести фабрику или завод за МКАД, потребуется немало усилий и средств, что повышает себестоимость проекта. В нашей стране оплачивать расходы по выводу предприятия приходится самому девелоперу»

и рекреационные зоны, где-то старые, но имеющие историческую ценность предприятия будут реконструированы. Но большого опыта в редевелопменте промзон у нас пока кот наплакал.

»» НОВАЯ ЖИЗНЬ СТАРЫХ ДОКОВ

Зато на Западе редевелопментом занимаются давно и успешно.

реконструкция промышленного мегаполиса Чикаго. Хотя, надо признать, история коренного переоборудования промышленных городов Америки и Западной Европы изначально связывалась с рыночными факторами развития этих территорий в глобальном масштабе. Проще говоря, территория того или иного мегаполиса развивалась

жизнь в Доклэнд, составил чуть более £9,06 млрд, из которых 80% пришлось на частные инвестиции. Теперь Доклэнд ежегодно посещают 2,1 млн туристов. По прогнозам аналитиков, число экономически активного населения в этом районе к 2014 году возрастет до 175 тыс. (вместо 27 тыс. человек в 1981 году). Естественно, снизился уровень безработицы.

Показателен и австралийский опыт. Основательной перестройке подвергся грузовой морской порт в Мельбурне. Еще в 1990 году, когда контейнерные суда потребовали большей глубины и места для маневра, правительство штата разработало целевую программу развития мельбурнского района Доклэндс. Порт, доки которого занимали почти 200 га, решили переместить ближе к устью реки, а на освободившемся участке, который примыкал почти к центру города, развернули крупный строительный проект.

Надо сказать, что в разработке стратегии принимали участие 15 ведущих консалтинговых фирм. Изначально редевелопментом управляла государственная корпорация VicUrban, которая и финансировала строительство

нет число посетителей. Если сегодня в район «заглядывает» 8 млн человек в год, то через десять лет их будет свыше 20 млн.

И хотя полное воплощение проекта, стоимость которого более \$12 млрд, намечено на 2020 год, уже сегодня Доклэндс стал не только новой туристической достопримечательностью страны, но и самым престижным и дорогим районом Мельбурна.

Московские эксперты уверены: то же самое может произойти и с «Золотым островом», который находится в двух шагах от Кремля и на котором расположена фабрика «Красный Октябрь».

»» МОСКОВСКИЕ СТРАДАНИЯ

Если рассматривать редевелопмент промышленных зон и крупных предприятий как потенциальные места для жилой или коммерческой застройки, то подобные проекты, безусловно, выгодны городу, участникам рынка и самим горожанам. Ведь при реализации подобных планов не нужно тратить дополнительные силы и средства на подвод коммуникаций, прокладку или оптимизацию подъездных путей. Кроме того, промышленные предприятия

« Главной отличительной особенностью западных проектов стал не снос или вывод предприятий за черту города, а реставрация и сохранение внешнего облика старых зданий »»

дорог, мостов, пристаней, осуществляла инфраструктурную подготовку участков, которые впоследствии выставлялись на продажу. В итоге Доклэндс разделили на несколько строительных районов, каждый из которых осваивается отдельной компанией. Здесь возводятся жилые кварталы, офисные центры, развлекательные и торговые комплексы, объекты социальной инфраструктуры, обустроятся рекреационные зоны. К 2008 году в проект было вложено \$4,8 млрд, сдано в эксплуатацию более 3 тыс. квартир, почти 370 тыс. м² коммерческих площадей, сотни магазинов.

Власти города рассчитали, что к окончанию строительства население Доклэндс увеличится с 6 тыс. до 17 тыс. жителей, число рабочих мест вырастет в четыре раза, в три раза большим ста-

обычно занимают довольно обширные территории, что позволяет реализовывать масштабные проекты.

«Несмотря на все плюсы, есть и ряд существенных минусов, — замечает **руководитель аналитического центра корпорации «Инком» Дмитрий Таганов.** — Так, чтобы вывести фабрику или завод за МКАД, потребуются немало усилий и средств, что в целом существенно повышает себестоимость проекта. К сожалению, в нашей стране оплачивать расходы по выводу предприятия приходится самому девелоперу. Ведь банковские структуры пока не предлагают программ кредитования подобных мероприятий. Учитывая уровень громадных расходов, воплощать на месте промзоны проекты экономкласса просто нерентабельно».





«Что касается класса недвижимости на месте бывших промышленных территорий, то этот процесс на 100% зависит от расположения зоны освоения, — не соглашается **директор по маркетингу ГК «Пионер»-Москва Владимир Трибрат**. — Работы по регенерации почвы и выносу сооружений позволяют создать площадку практически под любой проект: и под офисное здание класса А, и под жилой микрорайон среднего и высокого ценового сегмента. Но массовое жилье — более распространенный вариант. Наша компания, к примеру, приобрела 7 га в районе метро «Митино», где ранее находилось предприятие по производству детских аттракционов. Уже через год там начнется строительство».

Сегодня активно реализуется программа редевелопмента на территории промзоны завода ЗиЛ, где ведется масштабное строительство бизнес-парка «Нагатино-i-land» и одного из крупнейших торговых центров Москвы River mall. Еще одним показательным примером служит вывод из столицы фабрики «Красный Октябрь», на месте которой планируется организовать культурно-деловое пространство с офисными помещениями (около 40 тыс. м²) и выставочными залами (Baibakov art project, галерея братьев Люмьер). Откроются здесь лекторий, библиотека, кафе, арт-магазин, появятся прочие объекты.

В ЦАО успешно реализуется проект застройки промзоны «Каучук». На ее территории (более 11 га) ведется возведение элитного жилого района «Садовые кварталы», состоящего из четырех жилых корпусов на 920 квартир с развитой инфраструктурой — внутренними дворами, подземными паркингами, детскими садами, школами, магазинами и ресторанами.

В Южном округе столицы на базе Даниловской мануфактуры строится вторая очередь одноименного лофт-квартала, где помимо офисных корпусов разместятся музей ретроавтомобилей, кафе и рестораны, трехзвездочный отель, event-центр для проведения кон-

Волжский. Ждет освоения территория завода «Москвич», которое уже долгие годы планирует ИФК «Метрополь». В разной стадии находятся проекты по освоению промышленных территорий фабрик Станиславского, «Красная Роза». Среди заявленных проектов редевелопмента — завод «Машмир», обувная фабрика «Патита», завод «Металлист», промзоны «Братцево», территория, прилегающая к «Москва-Сити» и пр.

» ДВИЖЕНИЕМ РУКИ ПРОМЗОНЫ ПРЕВРАЩАЮТСЯ...

Но в настоящее время проекты редевелопмента заморожены, находятся в «бумажном» состоянии либо продвигаются очень медленными темпами. Например, приостановлено развитие того же «Красного Октября»: по причине кризиса проект все еще находится в стадии обсуждения. Несомненно, во многом на это положение вещей повлияла финансовая ситуация. Но не только она. По мнению Дмитрия Таганова, московский мегаполис имеет свою своеобразную структуру становления. В отличие от западных практик застройки и реконструкции в нашем городе «гармонично развиваются» только некоторые функции территорий.

«Редевелопмент московских промышленных зон связан, прежде всего, с экономической целесообразностью вывода производства за пределы города, — комментирует создавшееся положение **генеральный директор компании «Домостроитель Юго-Запад» Андрей Блажко**. — За рубежом ситуация традиционно складывалась ина-

« Бетонные заборы и колючая проволока не украшают наш город, но вряд ли их замена на прозрачные заборы решит проблему, если власть будет занимать **ТОЛЬКО наблюдательную позицию** »

цертов, выставок и презентаций, подземные и наземные паркинги, автомойка и магазин.

Управляющий партнер компании Blackwood Константин Ковалев приводит еще несколько примеров уже реализованных и находящихся в стадии строительства проектов редевелопмента столичных промзон. Это деловой центр «Москва-Сити», микрорайон

че. Так, в Европе старые промышленно-портовые зоны, пришедшие в депрессивное состояние в первой половине XX века, сами нуждались в редевелопменте — расширении, обновлении, строительстве новых жилых и социальных объектов. Другой вопрос в том, что главной отличительной особенностью западных проектов стал не снос или вывод предприятий

за черту города, а реставрация и сохранение внешнего облика старых зданий. В Москве в качестве успешного подобного проекта можно назвать только деловой квартал «Красная Роза 1875».

В столице для редевелопмента работы — непечатый край. На западе крупные промзоны расположены в районе Дорогомилово, Фили, Очаково-Матвеевское. В Северном административном округе — в районе Хорошево-Мневники, вокруг Магистральных и Силикатных улиц. На юге — бывшая территория завода ЗиЛ, «Южный порт» в районе станции метро «Печатники», и большая промзона «Каширское шоссе», расположенная в районе Москворечье-Сабурово. Больше всего промышленных зон на востоке города: районы Гольяново, Соколиная Гора, Перово, а также территории на отрезке Авиамоторная—шоссе Энтузиастов.

«В советские времена в каждой промзоне сформировался набор предприятий, включающий в себя определенный набор объектов: плодоовощную базу, хладокомбинат, несколько автобаз различных ведомств, предприятия водоканала, бетонные заводы и т. п., — поясняет директор компании «МИЭЛЬ-Коммерческая недвижимость» Юрий Тараненко. — В 90-х годах какие-то предприятия были акционированы и проданы в частные руки, какие-то сохранили государственный статус, некоторые стали муниципальными. Предприятия малого и среднего бизнеса активно берут в аренду и эксплуатируют помещения в этих зонах, в том числе и под склады. Бывшие административные здания стали основой офисного сектора класса С. Иногда после реконструкции и дополнительного строительства они превращались в более современные бизнес-центры класса В. Есть прецедент возведения новых офисов класса А на территории бывшей промзоны — «Нагатино-i-land» на проспекте Андропова».

»» ПО ТОРМОЗАМ?

Практически по всем крупнейшим промзонам уже подготовлены проекты реорганизации. Согласно планам правительства Москвы, площадь территорий производственного использования должна сократиться до 12,5 тыс. га к 2015 году, до 11 тыс. — к 2020-му и до 10 тыс. — к 2025 году. Таким образом, потенциальным территориальным

ресурсом для девелопмента в настоящее время является порядка 4 тыс. га.

Но процесс генеральной реорганизации потребует значительных финансовых затрат, которые могут себе позволить только крупные компании, обладающие большими объемами собственных средств. Но захотят ли они рисковать? Да и без поддержки государства и столичных властей им тоже не обойтись.

«Еще до кризиса проекты редевелопмента промзон были затруднены не только из-за поисков подходящих участков и нехватки инвестиций на освоение имеющихся, но и мощными административными барьерами, — отмечает директор департамента консалтинга и оценки NAI Весаг Маргарита Трофимова. — Однако если до наступления «тяжелых времен» объем затрат компенсировался высокими арендными ставками коммерческой недвижимости и постоянным ростом стоимости жилья, возводимого на месте промзон, то сейчас потенциальный доход

от редевелопмента существенно упал. И связано это не только со снижением стоимости коммерческой и жилой недвижимости, но и с крайне низким спросом на офисные площади».

Так что, по оценкам экспертов, прогнозировать увеличение интереса к проектам редевелопмента можно лишь при условии адекватных рыночных цен на жилые объекты и невысоких ставок аренды на земельные участки.

Есть и еще одна важная причина торможения. «Сегодня за тем, что происходит на закрытых территориях промзон, следят различные государственные и муниципальные организации, которые регулярно посещают эти места и лишь фиксируют нарушения или незаконно возведенные постройки, — подводит итог Юрий Тараненко. — Конечно, бетонные заборы и колючая проволока не украшают наш город, но вряд ли их замена на прозрачные заборы решит проблему, если власть будет занимать только наблюдательную позицию». ■

