



ОФИЦИАЛЬНЫЙ
ПУБЛИКАТОР В ОБЛАСТИ
ПРОЕКТИРОВАНИЯ,
СТРОИТЕЛЬСТВА,
РЕКОНСТРУКЦИИ,
КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА

4 апреля 2017 года
№ 10 (751)

Продуманное соседство

Ольга Кантемирова / Концепции совместного градостроительного развития от Петербурга и Ленинградской области обещают объединить в мае 2017 года. В документах учли развитие территорий до 2050 года. ➔

На прошлой неделе в Правительстве 47 региона представили свой вариант Концепции. Она включает в себя планы по жилой застройке, динамике численности населения, зоны функционального зонирования и другие экономические показатели. Как рассказал председатель Комитета по архитектуре и градостроительству Ленобласти Евгений Домрачев, Концепцию разработали быстро – за три месяца. На это потребовался 1 млн рублей. В Северной столице документ создают уже больше года, параллельно с внесением изменений в Генплан.

«Основная цель разработки Концепции – решить проблемы развития таких активно осваиваемых территорий, как Мурино, Бугры, Новое Девяткино, Лаврики, Кудрово, Новосаратовка и Новосергиевка», – пояснил начальник управления градостроительной политики Комитета по градостроительству и архитектуре Петербурга Максим Мясоедов.

До 2015 года Генпланы поселений утверждали органы местного самоуправления. Они, по мнению областных властей, часто отдавали приоритет «сиюминутным задачам по созданию быстро окупаемых объектов». В итоге, на границе города с областью процветает уплотнительная застройка, а транспортная инфраструктура не справляется с мощным автомобильным потоком. Каждый день из Ленобласти в Петербург едут около 200 тыс. человек, из города в область – около 50 тыс. человек.

Жители активно застраиваемых территорий уже несколько лет жалуются на пробки в районе станции метро Девяткино, на Токсовском шоссе и других местах въезда и выезда.

Остро стоят и вопросы нехватки рекреационных зон. Так, за 2015 год в атмосферу Петербурга выброшено 379 тыс. т оксида углерода. Такое количество может быть ассимилировано растительностью на площади, более чем в 5 раз превышающей площадь города, отмечают в отчетах Комитета по архитектуре и градостроительству Ленобласти. Летом количество населения области возрастает вдвое за счет петербургских дачников.

Не хватает в обоих регионах и социальных объектов. Мест в детские сады

Показатели численности населения в зоне взаимного влияния Санкт-Петербурга и Ленинградской области



Источник: Комитет по архитектуре и градостроительству Ленинградской области

во Всеволожском районе жители новых кварталов ждут годами. При этом понять, сколько человек в том или ином регионе пользуются услугами социальных объектов, оказалось сложно. Жители области специально не прописываются по месту проживания, чтобы посещать школы, детские сады и больницы в городе.

«В КГА говорят, что жители области ходят в городские больницы. А мы, в свою очередь, можем сказать, что это жители Петербурга массово живут на территории Ленобласти. И мы так и будем пикировать, дойдем до абсурда. Нужно исключить обвинения в том, что мы создаем проблемы в Петербурге», – подчеркнул Евгений Домрачев.

Разрабатывая Концепцию, эксперты предусмотрели развитие примыкающих к Петербургу территорий. Это Всеволожский, Ломоносовский, Гатчинский и Тосненский районы, а также часть Выборгского, Волосовского, Кировского, Приозерского районов и Соснового Бора.

Общая площадь границ зоны взаимовлияния – 15,3 тыс. кв. км, на которых сейчас проживает более 1 млн человек.

В области утверждены документы территориального планирования на 26 млн кв. м жилья. Сегодня на разных стадиях строительства находятся 9 млн кв. м жилья, большая часть которых – во Всеволожском районе. Для того, чтобы снизить градус социальной напряженности, власти Ленобласти решили взяться за развитие южных пригородов Петербурга.

«В Ломоносовском, Кировском и Тосненском районах утверждены документы на строительство более 6 млн кв. м жилья. На севере жилищное строительство нужно минимизировать: не переводить земли сельхозназначения под жилую функцию, а если и развивать ее, то только в формате «малоэтажки», – сказал заместитель председателя Правительства Ленобласти Михаил Москвин.

Согласно прогнозам Концепции, численность жителей в разных районах области

возрастет в 2-7 раз. Так, количество проживающих в Ломоносовском районе увеличится с 70 тыс. до 500 тыс. человек, Гатчинском – с 246 тыс. до 750 тыс. человек, Тосненском – со 130 тыс. до 530 тыс. человек, Выборгском – с 45 тыс. до 160 тыс. человек, Кировском – с 95 тыс. до 200 тыс. человек, во Всеволожском – с 308 тыс. до 600 тыс. человек. В общем, число местных жителей в регионе к 2050 году вырастет с 1,7 млн. человек почти до 3 млн человек (см. карту).

Ознакомившись с данными Концепции, ряд комитетов правительств регионов и администрации муниципалитетов области подготовили свои замечания. По мнению чиновников, численность населения очень завышена.

Есть вопросы по занятости населения. Так, согласно Концепции, к 2030 году нужно создать 938 тыс. дополнительных рабочих мест. Однако, по данным Петростата, за эти годы вакансий появится не более 40 тыс. «Это что за астрономическая цифра – 938 тысяч? У нас физически не будет такого количества трудоспособного населения», – возмутился Евгений Домрачев.

На это начальник отдела стратегического планирования Комитета экономического развития и инвестиционной деятельности Ленобласти Вячеслав Пинчук ответил, что вакансии появятся в основном за счет сферы услуг. «Около 70% всего объема рабочих мест сейчас в экономике создается именно в этой сфере. Кроме того, мы все-таки говорим о двух субъектах. С появлением рабочих мест в Ленобласти, они будут появляться и в городе. Город оттянет у нас часть требуемых трудовых ресурсов», – считает Вячеслав Пинчук.

Правда, это обоснование успокоило не всех. Чиновники уверены, что данные Концепции скорректируют, в том числе и после того, как завершит свою версию Концепции Петербург.

Как сообщил Максим Мясоедов, в городе уже завершают сбор данных для городской Концепции. После их отправят в НИПЦ Генплана: «Петербургу было поручено соединить в единую картинку расчетные показатели двух регионов. Данные сведем в мае», – сказал он.

ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ

Администрация Василеостровского района информирует о проведении публичных слушаний по документации:

«Изменения в проект планировки с проектом межевания территории Невской губы Финского залива западнее Васильевского острова, ограниченной Западным скоростным диаметром, границей территориальной зоны ТД 1-2 2, границей территориальной зоны ТЗЖ2, границей территориальной зоны ТД1-2 2, границей территориальной зоны ТЗЖ2, границей территориальной зоны ТД1-2 2, в Василеостровском райо-

не, утвержденный постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 13.11.2007 г. №1430 (с изменениями на 22.12.2014 г.), в части территории кварталов 4, 5, 6, 7, 8, 9».

Заказчик подготовки документации:
ООО «НТВО».
Адрес: 191025, г. Санкт-Петербург, Невский проспект, д. 104, литера А.

Разработчик проектной документации:
ООО «Строительно-монтажное управление-19».

Адрес: 199106, г. Санкт-Петербург, площадь Морской Славы, 1, офис 5058.

С документацией можно ознакомиться на градостроительной экспозиции в здании администрации Василеостровского района по адресу: Санкт-Петербург, Большой пр. В. О., д. 55, фойе 1-го этажа.

Экспозиция будет открыта с 14.04.2017 г. по 03.05.2017 г. Время работы экспозиции: с понедельника по четверг – с 9.00 до 18.00; пятница – с 9.00 до 17.00. Вход свободный.

Публичное обсуждение документации состоится **04.05.2017 г.** в 16.00 по адресу: Санкт-Петербург, Большой пр. В. О., д. 55, каб. 26 (Большой зал администрации Василеостровского района).

Запросы и предложения заинтересованных лиц могут быть направлены в письменном виде в отдел строительства и землепользования администрации района с 05.05.2017 г. по 08.05.2017 г.

Тел. для справок в администрации Василеостровского района: 576-93-58, 576-93-66.

Электромобили в массы

Ольга Кантемирова / В Петербурге продвигают идею строительства объектов с зарядными станциями для электромобилей. Несколько жилых домов и социальных объектов оснастят таким оборудованием за бюджетный счет. Однако эксперты не уверены, что электромобили будут популярны в Северной столице.

Как сообщили в Комитете по строительству Петербурга, проектировщики города начали учитывать в своих проектах установку зарядных станций для электромобилей. Сегодня на стадии проектирования находится 11 таких объектов. Один жилой дом будет построен в Кировском районе, еще один во Фрунзенском и сразу шесть – в Колпинском районе. Оборудуют заправками для электромобилей и социальные объекты. Они находятся в Петроградском, Пушкинском и Невском районах (см. карту). Все это государственные проекты, реализуемые за бюджетный счет. Тенденция строительства объектов с заправками для электромобилей продолжится, уверены чиновники.

«В дальнейшем, при подготовке проектной документации, Комитет по строительству продолжит рассматривать возможность размещения инфраструктуры для развития электромобильного транспорта на территории Петербурга», – прокомментировали в Комитете по строительству.

Есть куда расти

По данным старшего консультанта департамента консалтинга Colliers International в Санкт-Петербурге Любавы Пряниковой, в России зарегистрированы около 750 электроавтомобилей, в Петербурге – не более 50.

У генерального директора компании «Ева-Про» Дмитрия Дубовика другие данные – в Петербурге есть 200 электромобилей, а только в одной Москве их насчитывается около 1000 штук.

Что касается зарядных станций, то их в Северной столице установлено не более десяти. Они находятся во дворах жилых домов, на территории Политехнического университета, на парковках аэропорта «Пулков» и ТРЦ «Галерея» (см. карту). В большинстве случаев подзарядить свое экологичное авто можно бесплатно.

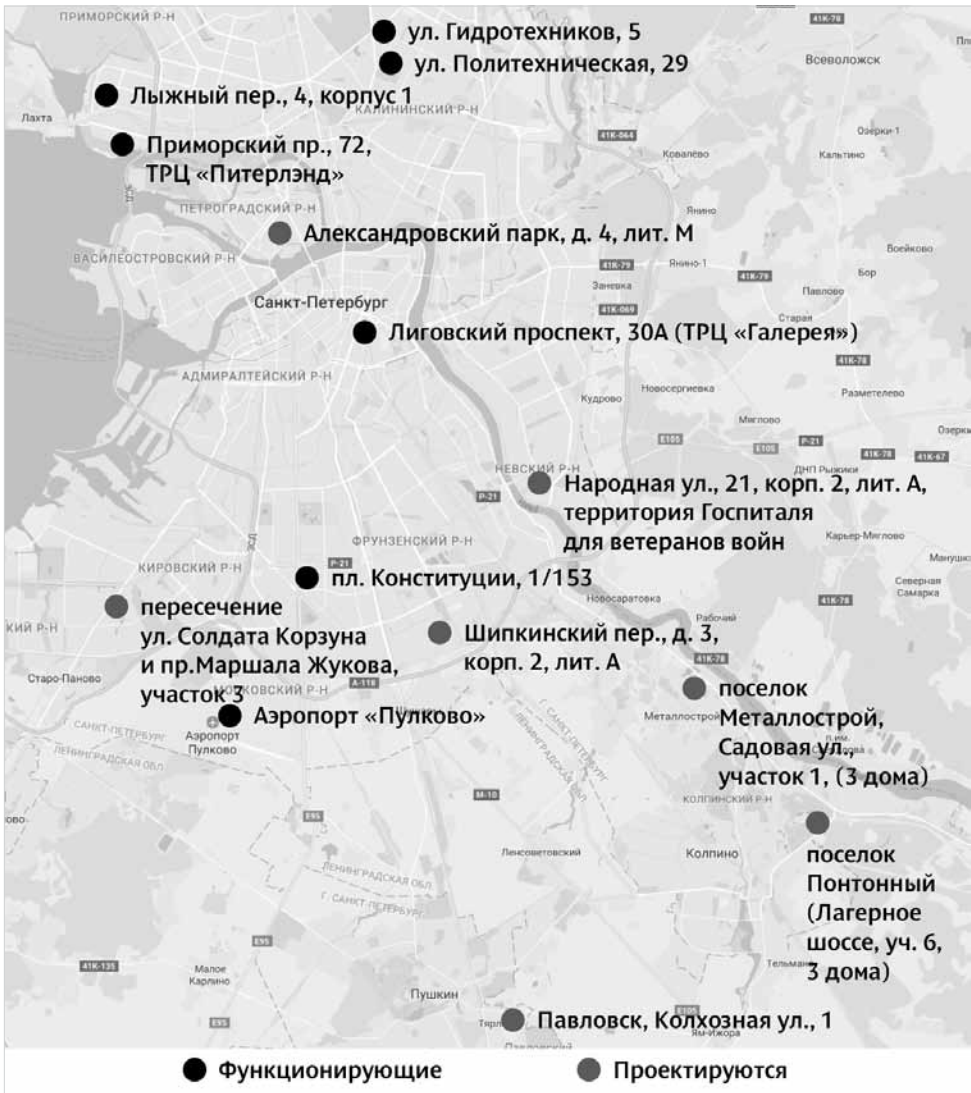
На прошлой неделе зарядную станцию установили в подземном паркинге ТРЦ «Питерлэнд». Проект реализовал производитель зарядных станций – компания AVT&Co. «Этим шагом мы намерены заложить тенденцию популяризации электромобилей в стране и улучшения экологии в Петербурге», – прокомментировал партнер AVT&Co Пётр Мовчан.

Как объяснил руководитель отдела оценки и консалтинга компании Maris в ассоциации с CBRE Кирилл Акиншин, больше всего станций находится в Москве, на втором месте – Сочи. «Можно сказать, что Петербург только в начале своего развития в этом отношении. Казань находится примерно на таком же уровне, как и мы», – сказал эксперт. Кроме того, станции есть в Белгороде, Борисоглебске, Екатеринбурге, Тюмени, а также на участках трассы М4 «Дон».

Начали учитывать в своих инвестиционных проектах зарядные станции для электромобилей и застройщики. Так, шведская компания «Бонава» оборудовала зарядными устройствами паркинг ЖК Skandi Klubb. Этот проект относится к сегменту «бизнес-класс».

«Предполагая, что среди наших покупателей есть приверженцы энергосберегающих технологий, направленных на улучшение экологической ситуации в мегаполисах, мы подготовили в первом этапе строительства в подземном паркинге пять машино-мест с розетками для электромобилей, две «быстрые» зарядки и три стандартные», – сказал председатель совета директоров ООО «Бонава Санкт-Петербург» Майкл Бьёрклунд.

Зарядные станции для электромобилей в Петербурге



Экономный подход

Как объясняет руководитель отдела стратегического консалтинга Knight Frank St Petersburg Игорь Кокорев, в целом по мере увеличения долей электромобилей и гибридных авто в автопарке города потребность в парковках, оборудованных зарядными устройствами, будет возрастать. При этом зарядка 220В не обеспечивает высокой скорости, но является универсальной – такие возможности для зарядки целесообразно предусматривать в жилых комплексах и бизнес-центрах, где время стоянки составляет несколько часов. «Зарядки же 380В обеспечивают большую скорость зарядки, но требуют

то, по словам Майкла Бьёрклунда, в масштабе всего проекта она незначительна: «Себестоимость парковочного места, оборудованного по всем нормам быстрой зарядной станцией, плата за электрическую мощность и другие детали увеличивается на 50%. Но главное – мы даем нашим покупателям альтернативу: если они хотят пользоваться электромобилями, в наших проектах у них есть такая возможность».

Стоимость же электромобиля выходит за рамки эконом-класса. Так, например, модель Tesla Model S стоит около 5 млн рублей. В 2012 году электромобиль появился и на горизонтах отечественного автопрома. Модель Lada Ellada стоит

Главным стимулом к развитию сети зарядных станций должны стать не административные меры, а увеличение количества электрокаров

установки соответствующего оборудования, которое к тому же может отличаться у разных производителей. Но зато такие зарядные устройства могут обеспечить заметно более быструю зарядку, соответствующую, например, времени посещения торгового центра, спортивного или культурного мероприятия», – сказал Игорь Кокорев.

По словам Дмитрия Дубовика, «домашняя» зарядная станция обойдется покупателю в сумму от 80 до 150 тыс. рублей. Аналог коммерческого типа будет стоить от 150 до 250 тыс. рублей. Время зарядки зависит от мощности станции и может варьироваться от 15 минут до 8 часов.

Если говорить об увеличении стоимости проекта, связанной с установкой зарядных станций для электромобилей,

в пределах 1,2 млн рублей. «Электромобиль стоит своих денег. Во-первых, это экономия на стоимости бензина. Во-вторых, в автомобилях с двигателем внутреннего сгорания много мельчайших деталей, которые надо менять, проводить техобслуживание. А в электрокаре – колеса, батарея, резина и дворники. Даже колодки стираются реже за счет режима рекуперации», – перечислил достоинства экологичного авто Дмитрий Дубовик.

В ожидании спроса

По данным Любавы Пряниковой, в 2015 году на государственном уровне было принято постановление, согласно которому зарядные станции должны появ

мнение



Илья Андреев,
вице-президент
BECAR Asset
Management Group:

– Количество электромобилей в Петербурге и в целом по России крайне небольшое, в связи с этим рост числа зарядных станций будет происходить медленно. Стоимость электромобилей достаточно высока, а большинство приобретаемых автомобилей на сегодняшний день относятся к эконом-классу. Для активного развития рынка электромобилей в России необходим комплексный подход: открытие их производства на территории страны, открытие сервисных центров, а также программы государственной поддержки, например, значительные налоговые льготы и выгодные программы кредитования, которые уже существуют в ряде стран и стимулируют развитие данного рынка.



Игорь Кокорев,
руководитель
отдела
стратегического
консалтинга
Knight Frank
St Petersburg:

– С учетом сравнительно высокой стоимости таких транспортных средств, в первую очередь будут востребованы места парковки с зарядками у дорогих ресторанов и клубов, торговых объектов высокого класса, элитных жилых комплексов.

виться на всех АЗС. «Тем не менее, количество таких пунктов не увеличилось, что в первую очередь связано с низким спросом в силу небольшого количества электромобилей, а также длительным временем зарядки, которое делает более целесообразным размещение таких устройств на охраняемых паркингах, нежели чем на АЗС», – сказала Любава Пряникова, добавив, что также АЗС не оборудуют зарядными устройствами из-за их высокой стоимости и отсутствия установленной ответственности за неисполнение предписания.

«В Европе электромобили набирают популярность. Это связано с тем, что там есть государственные программы, стимулирующие применение электромобилей и строительство зарядных станций. Например, в Швеции, с учетом налоговых льгот, льгот на оплату парковки в центре города и паромную переправу, электромобиль стоит как обычный», – рассказал Майкл Бьёрклунд.

Поскольку городские власти начали задумываться над увеличением количества электрических заправочных станций, в перспективе это может переломить ситуацию и позволит развиваться данному направлению, уверен Кирилл Акиншин. «Тем не менее, объемы господдержки пока минимальны, и перспективы не кажутся радужными», – считает он.

Однако Любава Пряникова считает, что главным стимулом к развитию сети зарядных станций должны стать не административные меры, а прежде всего увеличение количества электрокаров. «Это возможно только при улучшении общего благосостояния населения. По нашему мнению, существующих зарядных пунктов более чем достаточно на имеющееся количество зарегистрированных в Петербурге электромобилей», – резюмировала она.

Трансформация экономики

Анастасия Лаптёнок / Идеи совместного потребления получают все более широкое распространение: от аренды жилья через Airbnb и заказа такси через Uber общество приходит к идее «делиться всем со всеми». Не только недвижимостью или транспортом, но и вещами, навыками и даже личным временем. Чем привлекателен шеринг, может ли он стать частью экономики города? В этом вопросе «Строительный Еженедельник» разобрался вместе с экспертами. ➔

Список шеринговых сервисов в мире расширяется с каждым днем: арендовать можно не только автомобиль или квартиру, но и вещи, в которых мы нуждаемся не каждый день – например, новогоднюю елку или отбойный молоток. А в некоторых странах взять напрокат можно компания для прогулки или селфи.

Все шеринговые сервисы условно можно разделить на несколько направлений: недвижимость, транспорт, вещи и услуги. Наиболее успешны платформы первых двух направлений. В качестве примера можно привести упомянутый выше Airbnb, коворкинги и развивающиеся сервисы по поиску коммерческих площадей, платформы для поиска автомобиля напрокат с водителем или без: Uber, Get, BlaBlaCar, «Делимобиль», AnyTime, YouDrive, Colësa.com, Darenta.ru и другие.

Сегодня в разных странах мира можно найти сайты и мобильные приложения для краткосрочной аренды велосипедов (spin.pm), сноубордов и лыж (pinlister.com), одежды для путешествий (dress-n-go.com), принадлежностей для детей (babierge.com), стенда или полки в магазине для стартапов, которые пока не имеют возможности зайти в крупные торговые сети (bulletin.co). В Германии недавно был запущен сервис Harry Tree: елку в кадке с землей можно взять домой на Рождество, а после праздника дерево заберут в питомник. Существуют и общие сервисы обмена вещей (sharyboo.com, приложение для iOS Locolo), где можно взять напрокат все что угодно – от индийского барабана за 200 рублей в сутки до гидроцикла «Ямаха» за 4 тыс. рублей в час. В Японии есть платный сервис по аренде компаньонов для селфи Real Apeal, а житель Лос-Анджелеса Чак МакКарти придумал сервис The People Walker и практикует прогулки с людьми за деньги. В Индии приложение LittleSkill помогает пользователям бесплатно обмениваться навыками: например, научить другого человека плавать в обмен на урок программирования.

Коммунизм в эпоху интернета

Президент NAI Бесар Александр Шаропов считает, что 2017 год будет развиваться под эгидой sharing-экономики. «Коливинги и коворкинги набирают мощь, и если коворкинги растут на 30-40% в год уже в течение десятилетия, то коливинг только завоевывает просторы Европы. Первый открылся в Лондоне летом прошлого года, а в Америке этот формат уже популярен и завоевывает все новых и новых арендаторов», – аргументировал свое предположение господин Шаропов, выступая на MIPIM.

Co-living – система постройки жилья для категорий граждан с общими интересами или социальными характеристиками (например, для пожилых, одиноких). Это оптимальные по размерам квартиры с вынесенными общими зонами (прачечные, спортивный зал) и местами для общения. «Этот новый прогрессивный вид жилья позволяет решить уже не только финансовую проблему, но и проблему социализации», – уверен генеральный директор маркетингового агентства Media108 Всеволод Баев. О популярности и эффективности идей совместного потребления говорят цифры: один из самых известных в мире шеринговых сервисов Airbnb по итогам 2016 года впервые принес прибыль своим владельцам. Сегодня стоимость компании оценива-



Список шеринговых сервисов в мире расширяется с каждым днем

ется в 31 млрд долларов. Основной доход Airbnb приносят сборы за услуги в размере 6–12% с каждого гостя и 3% с хозяев за каждое бронирование.

Шеринговые сервисы изначально приносили прибыль не всем и не всегда. Сооснователь проекта Coliving Club Антон Герасименко считает, что многие платформы в области экономики совместного потребления не зарабатывают денег или зарабатывают крайне мало. Они снижают агентский процент до минимального, чтобы не отпугнуть клиентов. Демпинг – одна из проблем шеринга. Два года назад европейские столицы сотрясали митинги таксистов против Uber. Более низкие цены, предлагаемые сервисом, фактически оставили профессиональных таксистов без работы. В Москве конфликта с Uber удалось избежать: сервис пошел на компромисс с властью, выдвинувшей требование допускать к перевозкам только водителей с официальными разрешениями на таксомоторную деятельность.

Шеринговые сервисы, как и многие другие виды бизнеса, часто рождаются когда потребитель не находит на рынке нужной ему услуги и решает закрыть нишу сам. Именно так появился сервис бронирования площадок для мероприятий Bash!Today. «Мы побывали на нескольких Днях рождения в помещениях бывших заводов в Москве на улице Правды. Потом мы сами решили устроить там вечеринку, заказали еду, поставили звук, позвали

диджея. Помещениями служили фотостудии, организованные в здании завода, которые все на западный манер стали называть «лофт». И друзья стали спрашивать: «Как вы организовали мероприятие в лофте? Как вы нашли площадку?». Мы почувствовали спрос и решили организовать сервис, который позволит людям удобно и легко найти и забронировать площадку для мероприятий», – рассказывает сооснователь сервиса Ефим Колодкин.

Bash!Today предлагает две категории площадок: специализированные площадки для мероприятий и заведения с основной функцией (офисы, бары, коворкинги), сдающиеся для мероприятий целиком в свободное время или предлагающие отдельные комнаты и пространства.

Сегодня сервис работает с 350 площадками в Москве и Петербурге и помог организовать около 3 тыс. мероприятий с суммарной аудиторией 70 тысяч человек. Оборот составил 43 млн рублей.

«Люди делятся своими пространствами с другими, и происходит невероятный симбиоз. Мало того, что это помогает покрыть часть расходов на аренду помещения, так еще происходит cultural congestion (культурное столкновение) – посетители мероприятий в помещениях офисов, кафе и салонов красоты узнают о бизнесе принимающей стороны и впоследствии могут стать их клиентами», – говорит Ефим Колодкин.

В феврале 2016 года владельцы сервиса закрыли первую серьезную инвестиционную сделку и привлекли 2,5 млн рублей от частного лица.

Вопрос ментальности

На рынке недвижимости инструменты шеринга – один из способов диверсификации, считает Всеволод Баев.

«Системы шеринга стоит рассматривать как повышение инвестиционной привлекательности объекта и способ дополнительных источников дохода, а не видеть в них угрозу... По нашим оценкам, сервисы шеринга быстро набирают популярность в местах активной застройки, где особенно высока конкуренция между частниками и отелями», – комментирует господин Баев.

Основные преимущества систем шеринга, помимо экономической привлекательности, их универсальность и простота использования. Минусы – риск мошенничества при совершении сделки. Ведь зачастую они обходятся без оформления договоров. «Вопрос совместного потребления в России касается ментальности, размера рынка и экономической ситуации. Риски в данной нише очень высокие, так как арендованные вещи часто ломают, портят, пачкают или даже уничтожают полностью. Арендодатель должен думать о страховании своего дома, автомобиля или того объекта, который он делит с кем-то», – говорит основатель социального P2P-каршеринга Darenta.

Коммерциализация – второй спорный момент шеринг-экономики. Идея, начавшаяся как социальное явление, все чаще используется коммерческими структурами. Например, интерес к каршерингу начинают проявлять автопроизводители, а мини-отели регистрируют свои номера на шеринговых платформах. Что заставляет экспертов говорить о преобразовании экономики совместного потребления в экономику доступа (access economy).

➔ справка

Sharing economy (экономика совместного потребления) – термин, который используется для описания экономической модели, основанной на коллективном использовании товаров и услуг, бартере и аренде вместо владения. Концепция совместного потребления была сформулирована в 2010 году Рэйчел Ботман и Ру Роджерс, авторами книги What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption.

мнение



Дмитрий Ялов, заместитель председателя Правительства Ленинградской области по экономике и инвестициям:

➔ – Недавно я прочел книгу «Неизбежное. Понимание 12 технологических сил, которые определяют наше будущее», в которой автор Кельвин Келли прямо говорит о том, что совместное использование – это не только неизбежное будущее, но и наступившее настоящее современной экономики.

В крупных городах по всему миру и в России жители массово отказываются от личного владения в пользу шеринга. Яркий пример – совместное использование автотранспорта. Действительно, зачем современному человеку владеть машиной, вкладывать средства в ее обслуживание, ремонт, хранение, постоянно беспокоиться о месте парковки, если

гораздо удобнее воспользоваться сервисом каршеринга, доехать из точки «А» в точку «Б», не теряя лишнего времени и денег.

Развиваются платформы совместного использования в IT, недвижимости, рынках разного рода услуг. Шеринг набирает обороты и в крупном бизнесе. Уже сегодня большие компании стремительно отказываются от полного цикла производства, оставляя за собой только самые стратегические, корневые участки, отдавая на аутсорсинг все остальное. Опыт показывает, что эффективность платформ совместного использования активов в разы выше стандартного вертикально-интегрированного бизнеса.



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПУБЛИКАТОР

правовых актов в сфере проектирования,
реконструкции, строительства, капитального ремонта

Перечень документов, подлежащих публикации:

- ✓ Постановление Правительства Санкт-Петербурга
- ✓ Акт о выборе земельного участка
- ✓ Информационное сообщение о проведении публичных слушаний
- ✓ Заключение о результатах публичных слушаний
- ✓ Проектная декларация о строительстве
- ✓ Изменения в проектную декларацию
- ✓ Распоряжение Комитета по строительству
- ✓ Любое другое информационное сообщение

Оперативность размещения гарантируем!



Согласно постановлению Правительства Санкт-Петербурга от 09.03.2016 № 161 «О внесении изменений в постановление Правительства Санкт-Петербурга от 29.06.2011 № 865 («О Порядке официального опубликования правовых актов Губернатора Санкт-Петербурга, Правительства Санкт-Петербурга, иных исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга») официальным опубликованием правового акта Губернатора Санкт-Петербурга, Правительства Санкт-Петербурга, иного исполнительного органа в области проектирования, реконструкции, строительства, капитального ремонта считается первая публикация его полного текста в газете «Строительный Еженедельник».

8 (812) 605-00-50

dok@asninfo.ru

РЕКЛАМА

Издатель и учредитель: Общество с ограниченной ответственностью «Агентство Строительных Новостей»

Адрес редакции, издателя и учредителя:
Россия, 194100, Санкт-Петербург, Кантемировская ул., 12
Тел./факс +7 (812) 605-00-50
E-mail: info@asninfo.ru
Интернет-портал: www.asninfo.ru



Генеральный директор:
Инга Борисовна Удалова
E-mail: udalova@asninfo.ru

Главный редактор:
Дарья Борисовна Литвинова
E-mail: litvinova@asninfo.ru
Тел. +7 (812) 605-00-50

Заместитель главного редактора:
Ольга Кантемирова
E-mail: kantemirova@asninfo.ru
Тел. +7 (812) 605-00-50

Выпускающий редактор: Ольга Зарецкая
E-mail: zareckaya@asninfo.ru
Тел. +7 (812) 605-00-50

Над номером работали: Ирина Журова,
Никита Крючков, Максим Еланский,
Ольга Кантемирова, Анастасия Лаптёнок

Директор по PR: Татьяна Погалова
E-mail: pr@asninfo.ru

Технический отдел: Олег Колмыков
E-mail: admin@asninfo.ru

Отдел рекламы: Наталья Белецкая (руководитель),
Кирилл Кесарев, Валентина Бортникова,
Елена Савоскина, Майя Сержантова,
Екатерина Шведова, Артём Сироткин
Тел./факс: +7 (812) 605-00-50. E-mail: doc@asninfo.ru



Отдел подписки:
Елена Хохлачёва
(руководитель),
Тел./факс +7 (812) 605-00-50
E-mail: podpiska@asninfo.ru

Подписной индекс в Санкт-Петербурге и Ленинградской области – 14221. Подписной индекс в СЗФО – 83723. Распространяется бесплатно на фирменных стойках, в комитетах и госучреждениях, в районных администрациях и деловых центрах.

Отдел дизайна и верстки:
Елена Саркисян

При использовании текстовых и графических материалов газеты полностью или частично ссылка на источник обязательна. Ответственность за достоверность информации в рекламных объявлениях и модулях несет рекламодатель.

Газета «Строительный Еженедельник» зарегистрирована Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (РОСКОМНАДЗОР) при Министерстве связи и массовых коммуникаций Российской Федерации. **Свидетельство ПИ № ФС 77-53074.** Издается с февраля 2002 года. Выходит еженедельно по понедельникам (спецвыпуски – по отдельному графику).

Типография: ООО «Техно-Бизнес»
194362, Санкт-Петербург, пос. Парголово, ул. Ломоносова, 113.
Тираж 1000 экземпляров
Заказ № 42
Подписано в печать по графику 03.04.2017 в 12.00
Подписано в печать фактически 03.04.2017 в 12.00