

**ПЕТЕРБУРГСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ**

**21—23 июня 2012 г.**

**Создание надежного будущего**

**ПЕРЕОСМЫСЛЕНИЕ ИДЕНТИЧНОСТИ ЕВРОПЕЙСКИХ ГОРОДОВ В ЭПОХУ  
ГЛОБАЛИЗАЦИИ: СОХРАНЕНИЕ И ИННОВАЦИИ**

**Панельная дискуссия**

**22 июня 2012 г. — 16:45—18:00, Павильон 3, Амфитеатр**

**Санкт-Петербург, Россия**

**2012 г.**

**Модератор:**

**Владимир Княгинин**, Директор, Фонд «Центр стратегических разработок «Северо-Запад»

**Выступающие:**

**Хосэ Асебильо**, Профессор, Академия архитектуры в Медризио, Университет Лугано; главный архитектор, студия AS office

**Михаил Блинкин**, Директор, Институт экономики транспорта и транспортной политики НИУ «ВШЭ»; член Общественной палаты РФ; член градостроительного совета, Фонд «Сколково»

**Вернер Дорншайдт**, Председатель совета директоров, Messe Düsseldorf

**Федерико Паролотто**, Старший партнер, Mobility in Chain

**Михаил Пиотровский**, Генеральный директор, Государственный Эрмитаж

**Георгий Полтавченко**, Губернатор Санкт-Петербурга

**Григорий Ревзин**, Архитектурный критик, член градостроительного совета, Фонд «Сколково»

**Участники дискуссии:**

**Питер ван Беркель**, Вице-президент, глава сектора «Световые решения», Philips в России и СНГ

**Александр Пузанов**, Генеральный директор, фонд «Институт экономики города»

**Дэвид Стокс**, Генеральный директор, IBM в Центральной и Восточной Европе

## **В. Княгинин:**

Дамы и господа, мы начинаем нашу панельную дискуссию.

Приглашаю на сцену основных участников. Сергей Юрьевич Вязалов, придется начать с Вас: Георгий Сергеевич Полтавченко, увы, нас покинул, чтобы заняться государственными делами вместе с Президентом. Следующий участник дискуссии — Хосэ Асебильо — человек, известный в мире, в том числе и в России. Он был главным архитектором Барселоны, и во многом с его именем связана нынешняя слава Барселоны как мирового градостроительного центра. Михаил Борисович Пиотровский, директор Государственного Эрмитажа, в представлении не нуждается: он возглавляет самый большой музей страны, один из лучших и известнейших музеев мира. Григорий Исаакович Ревзин — архитектурный критик, член Градостроительного совета Фонда «Сколково», наш гость из Москвы; надеюсь, что сегодня мы сможем обсудить пути развития двух больших российских городов. Федерико Паролотто — старший партнер Mobility in Chain. Интересы господина Паролотто во многом связаны с тем, как нынешняя мобильная жизнь меняет архитектуру городов, меняет стиль потребления, влияет на девелопмент, часто осложняет наше существование и портит городскую среду. Вернер Дорншайдт — председатель совета директоров Messe Dusseldorf. В таких глобальных центрах, как Дюссельдорф, городскому сообществу часто приходится не только заботиться об историческом наследии, но и брать на себя некую миссию, порождать определенные смыслы. Михаил Глинкин — еще один наш гость из Москвы — один из ведущих экспертов в области транспорта и городского развития в целом. Завтра у Михаила будет дискуссия, посвященная Большой Москве. Сейчас, при обсуждении будущего Петербурга, нам важно видеть, что делают и в каком направлении движутся наши коллеги из Москвы, чтобы корректировать собственные планы и проекты.

Остальные участники дискуссии находятся в зале. Дэвид Стокс — генеральный директор IBM в Центральной и Восточной Европе: надеюсь, что он представит свою концепцию IBM-города. Питер ван Беркель из Philips.

Александр Пузанов — генеральный директор фонда «Институт экономики города».

Прежде, чем я попрошу Сергея Юрьевича сказать вступительное слово, остановлюсь на трех моментах, определяющих сегодняшнюю дискуссию.

Первое. Многие города заявили о начале реализации проекта «Город 3.0». Даже ведущий банкир нашей страны Герман Греф, представляющий один из самых крупных банков Европы — «Сбербанк», выступил недавно с настоящим манифестом, призывающим всех нас работать для создания «Города 3.0». Все города, и крупные — в особенности, вступили в переходную эпоху.

Второй момент, который важен для Петербурга: необходимо понять, как меняются города, обладающие колоссальным историческим наследием. Как сохранить наследие, которое нам досталось, для следующих поколений, одновременно решая задачи по обновлению городов и их инновационному развитию?

И последнее: как сделать так, чтобы города нашли гармоническое равновесие между прошлым и настоящим и смогли двигаться в будущее? Какие технологии и социальные инструменты могут быть использованы для этого? Какими принципами и приоритетами мы должны руководствоваться, выбирая те или иные проекты и программы?

Сергей Юрьевич, что, на Ваш взгляд, является сейчас главным для современных крупных городов,двигающихся в будущее? Каким мы хотим видеть Петербург, обладающий, пожалуй, самым богатым историческим наследием из всех российских городов? Такого крупного и значительного исторического центра, может быть, больше нет нигде в Европе.

### **С. Вязалов:**

Уважаемые дамы и господа, коллеги! Спасибо, что вы здесь собрались в таком большом количестве.

Нам очень приятно, что данная тема интересует не только горожан, но также общественность страны и всего мира. Реконструкция центра Санкт-

Петербургу всегда была в центре внимания властей: в советское время Центральный комитет партии уделял этому внимание. Но нужно сказать честно, что программа, которая могла бы всерьез решить проблему центра города, так и не была принята. Мы подписали соглашение с ЮНЕСКО, у нас есть определенные международные обязательства, есть охранный зона. Но при этом центр постепенно разрушается. Наступил момент, когда мы должны правильно распорядиться тем, чем обладаем. Сделаю такое сравнение: молодому студенту досталась от бабушки антикварная квартира, а средств на ее содержание не хватает.

Если мы сейчас не приступим к реконструкции центра, не обеспечим его гармоничное развитие, время может быть упущено, и мы не сможем передать этот центр потомкам в должном виде. При составлении программы реконструкции центра перед нами стояла сложная задача. Нам было нужно объединить средства федерального бюджета, которые выделяются на некоторые памятники в центре города, средства местного бюджета, который выделяет значительные средства на инженерную инфраструктуру, реконструкцию мостов, дорог, зданий, а также инвесторов, активно работающих в последнее время в Санкт-Петербурге.

Мы пригласили на данную площадку специалистов в разных областях. Хочу от души поблагодарить их за то, что они согласились участвовать в этой дискуссии. Нам бы хотелось впоследствии использовать их мысли и наработки для составления целевой программы и начать исполнять ее в ближайшее время. Спасибо.

**В. Княгинин:**

Сергей, после Вашего выступления не могу промолчать, несмотря на регламент. Год назад один из руководителей города сказал, что нам не нужна стратегия, что все уже сделал Петр Первый, что созданный при нем костяк удерживает Петербург. Можем ли мы, с Вашей точки зрения, говорить о «Петербурге 3.0»? Будет ли у нас новая версия Петербурга, или наша задача

— сохранить наследие, а все новое вплетать в сложившуюся ткань города, не меняя ее радикально?

**С. Вязалов:**

Конечно, мы не можем отказаться от того, что было сделано, но все-таки считаем, что наша задача — трансформировать существующую среду, сделав ее максимально комфортной для жителей города и его гостей.

**В. Княгинин:**

Понятно. Тогда предоставляю слово Хосэ Асебильо.

Я уже сказал, что реновация исторического центра Барселоны в немалой степени связана с именем Хосэ Асебильо. Как Вы смотрите на развитие города? В какой степени оно должно затрагивать историческое наследие? Является ли это наследие бременем для нас или подспорьем в нашем движении вперед? Что для городов, подобных Петербургу, является главным при составлении планов развития?

**Х. Асебильо:**

Во-первых, я хотел бы заметить, что ситуация в Санкт-Петербурге отлична от ситуации в тех крупных городах, которые интересуют меня, — таких, как Венеция, Стамбул, Рим. Следует учитывать, какое видение вопроса мы сможем предложить, что мы можем сделать в мировом масштабе для решения проблем, которые стоят перед Санкт-Петербургом и другими крупными городами мира. Во-вторых — для меня, как профессора архитектуры, это очень важная и интересная тема — сохранение существующего для людей обычно важнее новшеств. Сохранение существующего и новшества — это две стороны нашей работы. Кто-то говорит, что мы не можем работать в историческом центре, потому что есть определенная правовая незащищенность, при этом есть законы, которые уже действуют на этом пространстве.

Некогда Возрождение возникло в ответ на то, что было в Средние века. Когда Микеланджело начинал реставрационные работы в Риме, между ним и Ватиканом возник спор по поводу того, восстанавливать или сохранять руины древнеримских зданий. Я думаю, что это отправная точка для разговора о Санкт-Петербурге. Шекспир много столетий назад написал: The city is the people, то есть «Город — это люди». Исторический центр должен быть на службе у людей. Нельзя допускать, чтобы люди были на службе у исторического центра. Я не говорю, что исторический центр надо инструментализировать, но надо обращаться с ним, исходя из интересов граждан. Мы не должны говорить, что в прошлом все было лучше, чем сейчас, не должны застревать в прошлом. Сейчас в архитектуре и строительстве применяется метод повторного использования, ресайклинг. Появляется новая трактовка исторических мест в контексте современной жизни.

К сожалению, я не так хорошо знаю Петербург, как хотелось бы, но я неоднократно бывал в вашем городе и считаю, что он неплохо сохраняется. Мне кажется, что в Петербурге нужно сносить некоторые здания, замещать старую архитектуру. Лечение определенных болезней невозможно без хирургии, без замены органов. Я не говорю о масштабных сносах, которые, к сожалению, часто происходили в недавнем прошлом. Но я не знаю других методов трансформации города, кроме тех, при которых ставится вопрос: что совершенно необходимо сохранить, а что можно модифицировать или заменить. Я считаю, что это ключевой момент.

В промышленном районе Барселоны нами был реализован так называемый 22-й проект. Когда мы хотим сделать из промышленной зоны современный центр, надо чем-то жертвовать. То же самое происходило с Силиконовой Аллеей в Нью-Йорке и с центром Тель-Авива. Была необходимость реставрации, но на реставрацию не было ни частных, ни государственных денег. При этом центр Тель-Авива — достояние всего человечества, то есть здесь нужен высочайший уровень квалификации. Решено было добавить

определенное количество новых зданий, чтобы оплатить сохранение, реставрацию и ресайклинг старых.

Можно сделать так, чтобы в историческом центре продолжалась активность. Вчера я объезжал Петербург по кольцевой дороге и увидел, что город разросся. Это плохо. Если культура сконцентрирована в историческом центре, а мускулатура на периферии, это наихудший вариант для будущего города. Следует принимать определенные меры. Надо не бояться нового, облегчить приход частного сектора в исторический центр, повышать метаболизм исторического центра города, как и человеческого организма, чтобы улучшить транспортную и энергетическую системы.

Мы не можем отдать исторический центр только под культурные мероприятия: это будет огромной ошибкой. В историческом центре должна быть определенная плотность населения, должны иметься доступное современное жилье, отопление и все остальное. Таким образом, речь идет о серьезной перестройке зданий. Не стоит забывать о том, что исторический центр предоставляет прекрасные возможности для различных организаций. В Петербурге есть множество учреждений культуры, Эрмитаж, театры: надо подумать о том, как концентрация культуры может породить инновации.

Надо действовать в соответствии с тремя принципами: толерантность, талант и технология — «Три Т». Это относится ко всем городам. Если не применять эти три принципа, исторический центр будет парализован. Венеция, например, пригодна только для туристов, там в центре живет всего 62 тысячи человек. Эта модель ни в коем случае не годится для вашего города. Вы должны понять, что самый динамичный район города — это центр, что именно у него наибольший потенциал. Иначе вы проиграете битву за будущее.

Если вы будете при проведении различных мероприятий, больших и малых, выходить за пределы «старой городской стены», выводить какие-то виды деятельности из центра, город проиграет. Так происходит во всем мире. Возвращение в центр — это урбанистический метод XXI века, так же как выход за пределы центра был методом XX века. Надо вернуться в центр, надо снова



дать ему шанс. Центр, который был ультрасовременным 200 лет назад, снова должен снова стать современным.

**В. Княгинин:**

Спасибо, господин Асебилю.

После такого энергичного выступления мне сложно обращаться к другим участникам, но, тем не менее, продолжим.

Слово Григорию Ревзину, представляющему Москву. Господин Асебилю сослался на правило «Трех Т». Есть книги Ричарда Флорида «Креативный город», «Креативный класс», где фактически были обозначены принципы развития современных городов. Правда, Флорида недавно написал новую книгу, где достаточно пессимистично оценивает нынешнее состояние городов. Он заявляет, что придется перестраивать то, что было сделано за последние 20—30 лет, что города, созданные за последние 20—30 лет, не останутся в неприкосновенности.

В России два города претендуют на статус глобальных — это Москва и Петербург, две столицы, старая и новая. Господин Асебилю говорил, что точки роста должны находиться также и в центре, что одно нужно оставить неизменным, а другое, так сказать, подвергнуть операции. В Москве, как мне кажется, все подверглось операции: это полностью обновленный город. Петербург сохранился лучше. На что, с Вашей точки зрения, нужно сделать ставку? Как развивать эти города? Есть ли разница между Москвой и Санкт-Петербургом? Как превратить эти российские города в глобальные?

**Г. Ревзин:**

Я буду выступать в качестве испуганного москвича. Москва пережила реконструкцию центра города, о которой говорил господин Асебилю. Я с некоторым ужасом вспоминаю дискуссии, которые происходили в Москве в 1993 и 1994 годах. Точно так же говорилось, что нужно ввести свежие силы в исторический центр, что центр умирает, что нам необходима модернизация,

необходимо что-то снести, что-то заместить. Над Петербургом нависла та же угроза. Слова о необходимости что-то заместить уже звучат. Некоторые люди думают: «Что, сейчас будут немножко сносить?»

Вы говорите, что путь Венеции не подходит для Петербурга. Есть люди, для которых путь Венеции никогда не подходит. В 2000 году я оказался в Венеции вместе с Владимиром Сергеевичем Лисиным, который осуществлял реконструкцию Москвы. Мы с ним плавали по Большому каналу, и он говорил: «Ну что это такое? Здания болят, все разваливается. Пустите сюда Моспромстрой, Мосинжстрой. Мы все снесем, все сделаем заново, это будет потрясающий современный город». Варвары, готовые обрушиться на любой исторический город под предлогом модернизации, — одна из главных опасностей сегодня.

Сегодня мы обсуждаем программу вложения в Санкт-Петербург примерно трехсот миллиардов рублей. Опасность заключается не только в том, что есть сообщества, профессионально заточенные на уничтожение исторических городов, такие, как архитектурское и девелоперское. Есть еще и сложившиеся бизнес-структуры, которые по-другому делать не умеют, как вода не умеет течь вверх: если есть ценность, они будут ее потреблять. На сегодняшний день другой модели, кроме сложившейся в Москве, мы не имеем. Это та модель, которую Россия смогла выработать и которую она реализовала. Возьмем Остоженку, где применили способ сохранения исторической среды города при помощи ультрасовременных технологий. На сегодняшний день от исторической застройки осталось 15%, а 85% — это новое строительство. Исторического района Остоженка больше не существует, там появилось что-то другое. Плюс это для города или нет — я не знаю.

Между Москвой и Петербургом существуют огромные различия. Петербург — это город, в котором есть туристы. В Москве на 15 миллионов реального населения приходится 1 миллион туристов ежегодно, в Питере на 5 миллионов жителей — 10 миллионов туристов. Есть охранное законодательство, и все думают, как его обойти. А если охрана — это как раз

способ вывести что-либо из-под действия экономических законов? Если картины сданы в музей, они не существуют для рынка. Если здания взяты под охрану, они не продаются, не реновируются. Смысл охраны как раз в том, чтобы исключить их из этого процесса. Если мы начинаем думать о том, как бы обойти законодательство и немножко сдать здания в аренду, их не остается. Это безнадежная ситуация.

Вместе с тем надо понимать, что противостояние рынку с помощью охранного законодательства в нашей стране — вещь малореальная. Опыт Москвы показывает, что рынок победит. Мы не уважаем собственные законы: так мы устроены. Значит, нужно изобрести другую, не девелоперскую, эффективную бизнес-модель, которая бы позволила историческому центру развиваться.

Что можно сделать? Есть процесс, через который проходили все города Европы, где есть уважение к закону. Мы пускаем в город малый бизнес для реконструкции, реставрации, использования зданий в качестве гостиниц, ресторанов и так далее. Это довольно эффективный способ. Речь идет о запрещении капитального строительства в границах исторического центра: только реставрация, реконструкция, ремонт. Честно говоря, я чужой в Петербурге, я смотрю на него со стороны. Мне кажется, что сегодняшняя архитектурная школа Петербурга не соответствует историческому величию этого города. Если мы не примем такого моратория, мы испортим город. Не надо пускать в центр современную архитектуру.

Но если только запрещать, запреты все равно будут нарушены, ничего из этого не выйдет. Как быть? Во-первых, как мне кажется, нужно предлагать альтернативные центры развития для девелоперов. Господин Асебилю говорил об исторических промзонах. Они не входят в исторический центр Петербурга, но располагаются рядом с ним: вдоль Обводного канала, на Васильевском острове. Это прекрасная сфера деятельности для частного девелопера. А для города это груз, это кварталы, которые должны подвергнуться глубокой реновации.

Во-вторых, нужны новые проекты роста. Хватит паразитировать на старых исторических ценностях. Вам кажется, что вы поставите в замечательном историческом центре башню «Газпрома» и будете выглядеть очень величественно. Но вы получаете только недовольство жителей. Вы не можете консолидировать общественное мнение вокруг реновации исторического центра, которая производится вроде бы ради модернизации, но на самом деле приводит к противостоянию граждан и власти.

Но главное, раз соблюдать законы у нас не очень получается, должен быть специальный институт, действующий в соответствии с принятой идеологией сохранения, реставрации и реконструкции города. Господин Асебилю говорил об опыте Тель-Авива; я сошлюсь на опыт Иерусалима. Там в 1988 году была создана государственная корпорация развития исторического центра. За 15 лет она идеально реконструировала те исторические кварталы, которые были разрушены войной. Сейчас это потрясающий город.

Если в Петербург действительно будет инвестировано 300 миллиардов рублей, нужно создать государственную корпорацию по реконструкции центра Петербурга. На периферии должны действовать частные девелоперы. Мы должны поддерживать частные проекты по развитию территорий, альтернативных центру.

А вообще государство должно контролировать не только соблюдение законов, но и тех, кто призван их соблюдать. Это наша страна, она так устроена: мы законопослушны. Иначе мы не будем соблюдать охранное законодательство и потеряем исторический центр Петербурга.

#### **В. Княгинин:**

Если мы обременены наследием, сложно заняться чем-нибудь, кроме полировки того, что досталось. Кстати, Михаил Борисович, насколько я знаю, в Амстердаме филиал Эрмитажа размещается в бывшем странноприимном доме или приюте. Вы создали недалеко от центра, но отнюдь не в самом престижном месте, музей, который сегодня является одним из самых

посещаемых музеев Амстердама. Мероприятия, которые там проводятся, привлекают большое внимание.

**М. Пиотровский:**

У нас там только что открылась выставка импрессионистов и французского салона.

**В. Княгинин:**

Весь Амстердам ждал, когда приедет эта выставка импрессионистов, потому что для них это значительное событие. Подобного рода инициативы оживляют центр, делают культурную жизнь более насыщенной. Кто, с Вашей точки зрения, может выступить в качестве агента развития центра? Если следовать Григорию с его очень жесткими утверждениями, то для нас будут практически недоступны новые формы развития исторического центра.

Что может сделать государственная корпорация, ограниченная со всех сторон регламентами и запретами? Только ремонтировать старое и восстанавливать не до конца утраченное. А как же новое? Может ли выступить в роли такого агента Эрмитаж или подобные ему крупные культурные игроки?

**М. Пиотровский:**

Что касается Амстердама, то это историческое здание. В 1930-х годах внутри производился ремонт, поэтому и нам внутри можно было делать все, что угодно. А снаружи мы три раза меняли цвет оконных рам, чтобы было так, как должно быть в историческом Амстердаме. В части здания Главного Штаба тоже был пожар в 1920-х годах, и поэтому мы сделали там двухцветный зал. Надо искать модели.

Петербург уже показал, что исторический центр можно сохранить. Дело не только в областной судьбе — не было никакой областной судьбы. Мы знаем много хитростей, которые можно использовать для сохранения центра Петербурга, вплоть до переноса столицы в Москву. Мы говорим: «У нас город-

музей», и обычно следом произносится фраза: «Но в музее ведь нельзя жить!» В современном музее жить можно очень хорошо. Современный музей — это блестящий образец хорошо работающей экономической, политической и социальной схемы. Речь идет о больших музеях мирового значения.

Они дают примеры того, как отбирать проекты, что именно нужно строить. Непонятно, что делать в городе, если хочется что-то построить. В музее есть комиссия, отбирающая то, что нужно именно этому музею, выясняющая, что можно купить, а что нельзя, на что можно потратить любые деньги, а что вообще не нужно. Это не вычисляется математически: это гуманитарное знание.

Сергей говорил о «Большой Москве», а у нас давно уже разработана концепция «Большого Эрмитажа». Это динамичная схема, и она работает: что-то есть в центре, что-то — на окраинах, что-то — в Интернете, что-то — в других местах; применяются разные способы хранения. Такая система существует уже во многих музеях. Она может существовать и в масштабах города.

Еще одна вещь — это бренд, это честь имени. Есть серьезные корпорации — правда, их сейчас не так много, — есть и девелоперы, которые больше думают о сохранении своего имени, чем о том, что и как сегодня заработать. Для Петербурга очень важно сохранить честь имени. Люди должны думать не о том, что они видят из своих окон, а о том, что они видят, идя по улице. Поэтому нельзя строить башню «Газпрома» и тому подобные сооружения.

Есть еще много полезных вещей, относящихся к области гуманитарного знания и опыта. Вы все знаете Дворцовую площадь. Это единственная площадь, которая осталась в Петербурге: других нет, они забиты машинами и всем остальным. Это как проклятие Сибири для России: все зарятся на нее, потому что Сибирь богата. Площадь — единственное пустое место в городе, и нам всегда говорят: «Там же нет транспорта, ничего перекрывать не надо, поэтому можно делать все, что угодно». Мы воюем, и в одних случаях

побеждаем, а в других получаем то, что сейчас опять построено для «Алых парусов».

У многих есть постоянное желание превратить Дворцовую площадь в стадион. Надо определить ее функции. Дворцовая площадь не должна быть стадионом, для этого есть другие площади. Но лучше всего, конечно, завершить строительство стадиона, бросить на это все силы и проводить там многое из того, что хотят проводить на Дворцовой. Дворцовая площадь — это место для парадов и прогулок. Рядом с нами в центре города возникает что-то вроде Петергофа: сады и дворцы, стоящие в садах. Это тоже некий рецепт, который может использоваться и распространяться.

И еще одно — я уже говорил об этом: нам надо не сохранять, а возвращать город. Петербург — город военной культуры. Москва — это небольшие церкви на каждом углу, а Петербург — это военные здания, это офицеры, которые ходят по улице, встречаются через каждого пятого. У нас имперский город. Речь, конечно, идет о военных, о тех, кто ходит в форме, а не о половых, обслуживающих отдельные части и штабы.

А мы хотим убрать музей гвардии с Дворцовой площади. Сейчас я каждый день пишу письма по поводу предстоящей ликвидации Артиллерийского и Военно-морского музеев, которые хотят присоединить к Центральному московскому музею армии. Есть много вещей, не описываемых при помощи арифметики, которые можно не просто сохранить, но и заложить в основу функционирующей модели города. Эта модель будет привлекательна и для туристов — туристов у нас, в общем, не так много, цифра в 4 миллиона не совсем достоверна, — и для жителей. Туристы появятся, когда люди станут приезжать сюда, чтобы жить той же жизнью, которой живут горожане.

Мы примерно представляем, что нужно для настоящих петербуржцев. Все-таки стиль и дух современного музея в правильном понимании — один из самых хороших ориентиров.

**В. Княгинин:**

Партия «охранителей», мне кажется, пока одерживает верх. Мне очень симпатично то, что говорил господин Асебильо: живой город с новыми архитектурными явлениями. Я понимаю Григория: новые архитектурные явления не дотягивают до той среды, в которую их вписывают, и в этом самая большая наша беда. Но жизнь идет, Петербург претендует на статус глобального города. Осенью в Петербурге состоится заседание G20. У нас происходит ряд международных мероприятий, растет бизнес, к нам приходят компании мирового значения.

Все это требует высокой мобильности людей. Если есть высокая мобильность, мы получаем интенсивное автомобильное движение. Часто именно автомобили и автодороги определяют топографию и архитектуру современных городов. Игнорировать эти требования невозможно, иначе город просто перестанет существовать.

Господин Паролотто, как, на Ваш взгляд, совместить развитие глобального города с созданием относительно консервативной и спокойной среды для жителей? Как сделать город удобным для существования людей? Мы понимаем, что транспортные проблемы стали главными для современных городов. Как они могут быть решены? Может быть, Вы скажете и про Петербург, хотя видели его мало?

**Ф. Паролотто:**

Спасибо за Ваш вопрос. Я хочу высказать несколько мыслей. Начну с того, что я не очень хорошо знаком с Санкт-Петербургом, но это, несомненно, прекрасный город. Оказавшись здесь и оглянувшись по сторонам, понимаешь: перед тобой — динамичный и восхитительный по красоте мегаполис мирового уровня. Вместе с тем, у этого города есть и менее приятные черты. Я приехал в Петербург на скоростном поезде из Москвы. Почти сразу мое прибытие омрачилось транспортной обстановкой: пробку, занимавшую все обозримое пространство, я обнаружил сразу по выходе с вокзала.



Это проблема, которую необходимо решать. В некоторых городах поиском ее решений занимаются последние 10—15 лет. Одна из причин очевидна: в центре города слишком много автомобилей. Все важнее становятся вопросы мобильности и плотности движения как две отдельные составляющие транспортной проблемы. Сегодня мир стоит на пороге перемен, которые уже произошли в некоторых странах. Они касаются способов перемещения по городу. Например, в Берлине существует услуга, благодаря которой вы можете арендовать машину, припаркованную на улице. При помощи смартфона можно узнать расположение машины и даже выбрать ее тип: кабриолет или, например, малогабаритный автомобиль. Дверь откроется с помощью кода, а плата за пользование взимается на поминутной основе.

Появление таких услуг говорит о том, что разделение на частный и общественный транспорт подходит к концу, а молодое поколение не ощущает столь высокую потребность в постоянном наличии автомобиля. Люди готовы расстаться со своей машиной в обмен на удобную возможность краткосрочной аренды при помощи мобильного телефона.

Что я пытаюсь этим сказать: нам действительно нужно прийти к осознанию того, что мы должны ограничить свою личную мобильность и пользование автомобилем в городе. Это не значит, что все должны перестать пользоваться автомобилями. Реальность такова, что городским жителям сделать это будет очень сложно. Они либо потеряют возможность выезжать за город, либо им будет очень трудно это сделать за рулем современного транспортного средства, которое будет предназначено для работы только в пределах современного города.

Не думаю, что нам стоит выступать с лозунгами «за центр города без автомобилей». Однако необходимость уменьшить плотность транспортного потока определенно существует. Уверен, профессор Блинкин — настоящий гуру в транспортной сфере, которого я очень рад видеть на этой сессии — найдет, что добавить в продолжение темы. Отсутствие платы за стоянку в Москве, Петербурге и других крупных российских городах остается для меня

немного странным. Оставить свой автомобиль можно везде, и это будет бесплатно — делай, что хочешь. Отсутствие платы за стоянку позволяет парковать машину в новом месте сколь угодно часто и создает у каждого ощущение, что так и должно быть. На мой взгляд, это нужно менять. В автомобиле человек занимает шесть метров пространства, а без него — один метр. Эта разница должна выражаться в уровне затрат. Отсюда вовсе не следует, что автомобилем пользоваться нельзя. Но если вы это делаете, вы пользуетесь более сложной системой, которая сильнее воздействует на среду, и за это нужно платить.

Вне зависимости от принимаемых решений, направленных на сохранение или изменение текущей системы, важно кардинальным образом изменить наш подход к использованию общественного пространства. Нужно освободить место для других средств передвижения и пешеходных коммуникаций. Это позволит создать совершенно новую городскую инфраструктуру. Я не говорю о полицентрических городах, о чем-то далеком, чего нам, возможно, придется ждать еще полвека. То, о чем я говорю, можно создать уже в ближайшем будущем.

Мне кажется, сейчас происходит изменение настроений. О таком изменении можно судить по Милану, который всегда был достаточно агрессивно настроен в отношении вопросов транспорта (возможно, нечто похожее наблюдается в России). Совсем недавно в Милане состоялся референдум об организации в городе зон платного въезда. По сути, это новый налог. Теперь туристам придется платить за въезд в центр города, как это делают в Лондоне или Стокгольме. Несмотря на то, что вопрос обсуждался в Милане, где огромное количество людей пользуются машинами, население поддержало предложение: за введение нового сбора проголосовали 95% жителей. Значит, времена меняются.

Вопрос парковки автомобилей всегда был политическим. Сделать стоянку платной боятся из-за непопулярности таких мер. Но я уверен: если решение вынести на обсуждение жителей Санкт-Петербурга, они его поддержат. Мне

кажется, потребность в большем количестве общественного пространства, меньшем использовании автомобилей и развитии пешеходной инфраструктуры ощущается не только в Москве, с ситуацией в которой я лучше знаком, но и в других городах России. Планирование с учетом этой потребности в новом образе жизни стало залогом успеха таких московских мест, как Парк Горького, и таких проектов, как «Красный октябрь».

Я абсолютно уверен, что стратегия более широкого совместного использования автомобилей и велосипедов, создания более эффективной системы общественного транспорта и выделенных полос на дорогах, а также введения каких-то санкций за пользование автомобилем изменит облик городов и очень быстро повысит качество жизни.

#### **В. Княгинин:**

Есть статистические данные по всем глобальным городам. Доля пеших перемещений падает. В Нью-Йорке провели специальное исследование и зафиксировали эту проблему: запрет на въезд в центр ввели, а люди все равно страдают от пробок. Вы всерьез верите в то, что при нашей жизни удастся решить транспортную проблему, пожертвовав какой-то частью архитектурного наследия?

#### **Ф. Паролотто:**

Думаю, плотность автомобильного потока вполне можно уменьшить. В 1999 году доля машин относительно других видов транспорта в Санкт-Петербурге составляла 4%. Сейчас этот показатель должен составлять где-то 26—27%, и я уверен, что столь же сильным оказался рост числа автовладельцев. Все это произошло за 13 лет. Думаю, если ввести какой-то налог на личные автомобили в центре города — я говорю о центре Петербурга — это может снизить плотность потока. Сделав движение менее интенсивным, мы сможем подарить городу новое качество: например, уменьшить площадь

пространства, которое отводится под автомобили, расширить платформу, дополнить инфраструктуру новым способом передвижения.

Я не говорю, что мир замрет, машины исчезнут с улиц, и все будут ходить пешком, куда вздумается. Мы пока что далеки от решения проблемы транспортных пробок и все еще живем в автомобильную эпоху. Я лишь хочу сказать, что существуют пути решения транспортных проблем, возникающих в центре города, — решения, которые уже сейчас можно применить в Санкт-Петербурге и которые мгновенно улучшат дорожную ситуацию и качество жизни жителей. Такие меры уже приняты в Милане: теперь за въезд в центр города нужно заплатить пять евро. В результате интенсивность потока транспорта снизилась на 35%. Это вовсе не значит, что люди перестали ездить в центр. Просто они нашли другой, более удобный способ туда добраться. Вот о чем я говорю. Конечно же, я не предлагаю взвинчивать при этом тарифы.

**В. Княгинин:**

Михаил, Федерико назвал Вас «гуру транспорта» и тем самым уже отчасти Вас представил. В Москве есть выделенные полосы и уже существует платная парковка, впрочем, не официально, а фактически: припарковаться в центре Москвы, не заплатив, практически невозможно. Ситуация невеселая, и придется что-то делать.

Какие есть рецепты, если мы говорим о глобальных городах? Есть ли выход? Или мы должны смириться? Какие радикальные решения для приспособления городов под выполнение глобальных функций нам придется принимать? В «Большой Москве», которую Вы представляете, этих проблем только прибавилось!

**М. Блинкин:**

Формально существует четыре возможности. Нарисуем простую матрицу: сохранение историко-культурной идентичности города — и транспортные

удобства. Некоторые города отвечают: «Да, историко-культурная идентичность сохранена, ездить удобно». Асебилю представляет город, который мне с этой точки зрения нравится больше всего — Барселону. С ней можно сравнить разве что Амстердам. Историко-культурная идентичность? «Да!». Ездить? В Барселоне средняя скорость превышает 35 километров в час: более чем прилично. Для сравнения, в Москве — 18.

Есть другой вариант: мы игнорируем транспортные проблемы и вообще проблемы развития города и сохраняем его таким, каков он есть. Это Венеция, Флоренция: «да—нет». Массовая практика — «нет—да»: мы многим жертвуем, зато хорошо ездим.

Проблема заключается в том, что отечественная практика последних двадцати лет соответствует в этой матрице клетке «нет-нет». Бог с ней, с идентичностью! Бог с ним, с транспортным комфортом! Мы строим везде, где можно вырыть котлован, и паркуемся везде, где можно приткнуть четыре колеса. Вы предложили выбор, а я отвечаю: «Да какой там выбор — четвертая клеточка!»

Шекспир сказал: *The city is the people*, но нигде не сказано: *The city is the car*. Я процитировал Ли Якокку — величайшего менеджера в автомобилестроении, возглавлявшего компании Ford и Chrysler. В воспоминаниях, которые он писал уже пожилым человеком, есть фраза: «Я очень внимательно читал Конституцию, но нигде не нашел там права на управление автомобилем. Это не право, это привилегия». За привилегию надо платить. Ничего другого человечеством здесь не придумано.

У меня есть набор картинок: как выглядят окрестности Франкфуртской оперы, Гранд-опера в Париже, консерваторий в европейских городах — и окрестности Мариинки и Московской консерватории. Я подарю его организаторам. Не хочу обижать питерцев и приведу московский пример: у нас Петр Ильич Чайковский работает парковщиком. Он сидит, а вокруг него стоят автомобили.

Центр города по современным представлениям — это место, где удобно ходить пешком, куда ограничен автомобильный доступ. Это аксиома.

Человечество в обозримом будущем не лишит меня автомобиля: он нужен для рекреации, шоппинга и так далее. В центр города на автомобиле въезжать не надо. Можно ли это сделать? Можно! В Милане автомобилей на душу населения в два раза больше, чем в Санкт-Петербурге. Итальянцы очень любят автомобили, а немцы их просто обожают. Но давайте заедем в центр Дюссельдорфа или Милана. Как там обстоит дело с автомобилями по сравнению с Питером? Принципиально иначе.

Далее: в историческом центре города мы обязаны решить проблему, которую мои зарубежные коллеги называют last mile. Вы доставили человека в центр с помощью железной дороги или метрополитена, и ему надо пройти последний километр, «последнюю милю». Когда я иду по Москве или, как сегодня, по Питеру, эта «последняя миля» не доставляет никакого удовольствия, даже наоборот. Если я вижу архитектуру, зелень, идти легко и приятно. А когда я иду, протискиваясь между припаркованными автомобилями, мне и сто метров пройти сложно. Эту задачу мы обязательно должны решить, по-другому просто нельзя.

Еще одна задача. Есть классический пример — центр Бостона, подвергшийся оздоровлению: зелень, дамы с колясками гуляют. Там убрали грандиозную эстакаду и частично перенесли движение под землю, а частично — в сторону залива. А мы в Москве уничтожили шикарный бульвар вдоль Ленинградского проспекта и сделали там некое подобие хайвэя, хотя формально это хайвэем не является. В Бостоне же центр не отнят у людей. От этого мы тоже никуда не уйдем.

И наконец, последнее, что нам необходимо сделать, — для Питера это даже более актуально, чем для Москвы. У нас центр города, помимо всего прочего, — это зона транзита. Мы ездим из одного удаленного района в другой через центр города. Мы гоним тяжелые грузовики через центр города. Мы сохраняем в городе грузоемкие производства. Количество грузовых автомобилей в обеих столицах, по сравнению с любым европейским городом, поражает

воображение свежего человека. Зачем в городе столько грузовиков? Это еще одна наша проблема.

**В. Княгинин:**

Спасибо, Михаил. У нас будет возможность частично разместить Вашу презентацию на сайте Форума, чтобы она была доступна всем, кто интересуется этой проблемой.

Господин Вернер Дорншайдт, скажите, что такое комфортная городская среда? Можно ли совместить комфорт для жителей с глобальными функциями города? Что надо делать для поддержания глобальных функций наших городов без утраты их самобытности?

**В. Дорншайдт:**

Большое спасибо. Меня пригласили в качестве директора одной из самых больших ярмарок Германии.

Я подготовил в Интернете презентацию с исторической точки зрения, но сейчас, наверное, нет смысла ее показывать. У меня есть две фотографии, которые я бы хотел Вам продемонстрировать. Это города с прекрасным историческим центром и беспорядочно растущими пригородами. Таким городам требуется определенный план развития. Например, в Дюссельдорфе портовый район за последние десять лет был облагорожен. Там были построены новые дома, появились офисы, появились рестораны и кафе, что очень полезно для проведения ярмарок. Район застроен плотно и несколько ассиметрично, что производит очень хорошее впечатление.

Ярмарка тесно связана с городом. Обер-бургомистр Дюссельдорфа является также председателем Промышленной палаты города. Движение транспорта очень интенсивное. Чтобы удалить транспорт из центра города, мы, например, построили много подземных гаражей, которые не стесняют жителей, проживающих в этих районах. Повсюду есть зеленые пятна. Далее, мы

построили собственную дорогу, по которой к нам едут грузовики: она соединяет автобан непосредственно с выставочным комплексом.

Теперь о туризме. Туризм очень важен: это деньги, это имидж города за рубежом. В Дюссельдорфе туристы делятся, примерно в равной пропорции, на простых туристов и бизнес-туристов. Но бизнес-туризм приносит городу гораздо больше денег. Например, посетители нашей выставки нуждаются в очень хороших отелях. Они приносят городу многие миллионы долларов, которые можно пустить на реставрацию зданий.

У нас архитектура, господствующая в центре, как бы выносится за его пределы, в отличие от того, что происходит в Дрездене. Там очень красивый центр, но на окраинах стоят дома, которые не производят никакого впечатления. Нужно, наверное, делать так, чтобы центр города и его окраины были связаны друг с другом. Это основная мысль, которую мне хотелось донести до вас.

Я согласен не со всеми замечаниями. Например, я не согласен с тем, что все массовые мероприятия можно проводить на стадионе. Стадион — это место для спортивных состязаний и концертов. Если они проводятся регулярно, можно составить определенный план для стадиона. У нас в Дюссельдорфе есть огромная арена с выдвигающейся крышей: вы видите его на фотографии. Там играют в футбол, там организуются концерты в перерывах между футболом. У стадиона есть огромное преимущество в виде дорог, которые ведут к нему от автобана. Парковочные места, стадиона могут использоваться посетителями наших выставок и ярмарок. Все эти объекты находятся в центре: это самые дорогие участки в городе.

Как видите, промышленность можно хорошо сочетать с интересами города и его жителей. Все, кто проживает в районе ярмарки, поддерживают нашу деятельность. Как мне кажется, все, что хорошо для города, хорошо и для ярмарки. Я надеюсь, что мы сможем поделиться опытом деятельности нашей ярмарки с Петербургом. Развитие выставочной деятельности принесет Петербургу большую пользу. В красивом городе люди будут охотно посещать



и выставки. И наоборот, посетители выставки, которые приедут в Петербург, смогут посмотреть и сам город.

**В. Княгинин:**

Спасибо, господин Дорншайдт.

Слово Дэвиду Стоксу, представителю IBM. Дэвид, смотрите: партия «охранителей» у нас победила и предлагает государственное регулирование в качестве основного инструмента. Можно ли ожидать, что ответ на вызовы современной жизни дадут современные технологии? Есть ли у Вашей компании, одной из крупнейших в области информационных технологий, концепция города? Ожидаем ли мы коренного обновления городов в ближайшее время? И на какие технологии, с Вашей точки зрения, мы должны обратить внимание, потому что именно они в наибольшей степени изменят нашу жизнь?

**Д. Стокс:**

Большое спасибо за Ваш вопрос. Прежде всего, я хотел бы сказать, что для нас большая честь выступать здесь в качестве экспертов в сфере культуры и архитектуры. Говоря о технологиях, наверное, можно сказать, что IBM вносит иную точку зрения, но эта точка зрения дополняет общую картину. Чуть позже объясню, что я имею в виду.

Около четырех лет назад у нас возникла важная инициатива под названием Smarter Cities («Умные города»). Инициатива была основана на идее о том, что технологии занимают все большее место в реальном мире. Наш мир насыщался все новыми техническими решениями, и думаю, все согласятся с тем, что мы стали теснее связаны друг с другом. Одновременно нам открывались новые возможности. Мы обнаружили, что обладаем мощными аналитическими способностями, которые могли позволить нам работать более эффективно: не просто анализировать информацию, но принимать более

удачные решения на основании прошлого опыта, вместе с тем прогнозируя ход вещей, о чем я вскоре скажу в связи с городами.

В рамках этой инициативы мы провели ряд мероприятий по всему миру. Сейчас у нас около 2 500 проектов в разных странах, в том числе и в России. Прежде чем я расскажу о том, как все это может помочь городам, важно понять, что здесь, на Форуме, мы среди всего прочего говорим о глобализации. На наш взгляд, в мире, который переживает ~~эволюцию~~ глобализацию и становится все более взаимосвязанным, города-лидеры будут определяться двумя факторами. Один из них, вне зависимости от того, находится город в Европе, Азии или США, — фактор таланта, возможности привлечь творческих людей и людей, обладающих серьезными знаниями, а также способность городов создавать и использовать инновации. Неважно, новый это город или город с внушительным культурным наследием. На лидирующих позициях окажутся те города, которые смогут привлечь таких людей.

Думаю, в течение следующих десяти лет мы наверняка увидим, как десятки миллионов квалифицированных специалистов с серьезным багажом знаний будут мигрировать туда, где для них созданы все условия. Мне кажется, то, что должно их привлечь, связано не только с рабочими местами. По моему мнению, они согласятся переехать в город, где им будет комфортно работать и который соответствует их образу жизни. Здесь и вступает в игру идея «умных» городов, в которых будет возможность использовать огромные объемы данных для повышения качества услуг и создания более безопасной среды.

Мы выделили четыре области, в которых возможно применение технологий и которые необходимо развивать для создания «умного» города. Первая — область общественной безопасности. Безопасную среду важно создать не только за счет патрулирования улиц и других подобных мер, но и за счет систем быстрого реагирования и экстренных служб, которые были созданы нами в таких городах, как Мадрид. Вторая область — транспорт. Здесь уже

обсуждалась транспортная проблема, но мы хотим особо отметить важность доступности данных. Данные играют критическую роль при анализе горячих точек на дорогах и координации потоков общественного и личного транспорта. В настоящее время мы ведем проект в Стамбуле, пытаюсь проследить тенденции перемещения населения по городу, чтобы затем более тщательно спланировать движение транспорта. Следующая область — услуги для жителей городов. С ростом потребления в обществе жители городов ощущают все бóльшую потребность в более специализированных услугах. Мы должны отвечать этой потребности. Я говорю не только об образовании, хотя предоставление образовательных услуг является очень важным аспектом. И последняя область — здравоохранение. Похоже, этот вопрос станет ключевым и самым трудным. Опять же, речь идет о доступности данных, которые позволят нам располагать историей болезни и текущими данными о здоровье пациентов и предлагать услуги, необходимые данному конкретному жителю. Именно это и привлечет квалифицированных специалистов в город. Ключом к успеху станет возможность собрать все это воедино. Появятся города, в которых та или иная область будет развита в большей или меньшей степени. Задачей будет объединить все системы в одну и управлять этой единой системой в целом. Мы уверены, что города, которым удастся это осуществить, станут лидерами в следующем десятилетии и останутся ими годы спустя. Большую роль сыграют технологии, равно как и лидерские качества, а также четкое представление того, каким должен быть город, чтобы остаться привлекательным в условиях усиления глобализации.

### **М. Блинкин:**

После выступления моего коллеги из IBM я должен сделать важное замечание. С корпорацией IBM в течение 20 лет, с начала 80-х годов и до своей смерти в 2004 году, сотрудничал самый крупный специалист по транспорту в XX веке — Деннис Газиз. Уже одно это объясняет успехи корпорации.

**В. Княгинин:**

Коллеги, хорошо, что вы нашли общий язык. Наша дискуссия подходит к концу. Надеюсь, что Александр Пузанов скажет еще пару слов, а потом участникам панельной дискуссии зададут несколько вопросов из зала, если, конечно, вопросы будут.

Александр, мы ведем речь о глобальных городах, о городской среде. Какие инструменты муниципальной и городской политики могут быть использованы в этих городах, чтобы найти компромисс между интересами девелопера, государства и жителей?

**А. Пузанов:**

Я хочу начать с той части ответа, которая содержится в самом вопросе и, может быть, кажется очевидной некоторым из нас, но далеко не всем. Это должна быть именно политика, это должен быть сложный процесс целеполагания, исполнения, налаживания обратной связи и так далее. Если говорить коротко, отношения должны быть многомерными и многосубъектными. Перед нами стоит сложнейшая задача, и, послушав дискуссию, я еще раз убедился в ее масштабности. Мы должны выполнить наш долг перед человечеством, сохранив историческое наследие, и в то же время сделать из центра Санкт-Петербурга экспортный товар. Город должен быть привлекательным для туристов и для всех людей, которые этому городу нужны.

Мы должны дать импульс целостному развитию Санкт-Петербурга. Я согласен с тем, что надо развивать не только центр, но импульс должен исходить именно из центра города. Надо также сохранять и развивать самобытность города. Она не должна стираться.

Хочу добавить также, что на территории города есть множество экономических субъектов и одновременно осуществляется множество видов планирования: это планирование в социально-экономической сфере, планирование

территорий, планирование в области коммунальной инфраструктуры, бюджетное планирование. Мы не умеем координировать все эти виды планирования и в более простых ситуациях, а тем более в таком уникальном городе, как Санкт-Петербург.

Наконец, города развиваются как агломерации: у нас есть исторический центр Санкт-Петербурга и пригороды с их памятниками. В глазах многих россиян они образуют некое единство. У нас часто возникает соблазн принять простое решение: либо полностью запретить что-то, либо, наоборот, открыть ворота и пускать кого угодно. Здесь нет простых решений. Надо честно признаться в этом самим себе и начать долгую, тщательную, напряженную работу.

Еще одна наша беда — мы не умеем использовать согласительные, координационные процедуры. Есть большая опасность сказать самим себе: у нас такой уникальный объект, нужно поменьше демократии, поменьше согласительных процедур, поменьше местного самоуправления. На мой взгляд, пример Москвы, который здесь приводился, говорит о том, что мы не достигнем на этом пути желаемых результатов.

И наконец, по поводу людей, поскольку город — это люди. Лет десять назад я часто бывал в Санкт-Петербурге: приезжая, я первым делом шел в центр города и смотрел на лица людей. Я бывал во многих городах, где очень сложно ходить по центру, имеющему историческую ценность. Свое детство я также провел в одном из таких городов, где был разительный контраст между архитектурной средой и людьми, жившими в этом городе. Об этом надо помнить, например, когда мы предлагаем ничего не строить в городе и создавать предприятия в промышленном поясе вокруг него. Кто туда поедет, откуда эти люди поедут? Задача очень сложная, и простых решений у нее нет.

**В. Княгинин:**

Спасибо.

Коллеги, я был слишком оптимистичен, когда надеялся на то, что у нас останется время на вопросы из зала. Увы, мы исчерпали время, отведенное

на дискуссию. Сергей Юрьевич, скажите пару слов в завершение, а я, с Вашего разрешения, потом подведу итог.

**С. Вязалов:**

Спасибо. Коллеги, я очень благодарен всем участникам дискуссии. Мы не открыли для себя ничего нового. Все выступающие подтвердили наши опасения по поводу того, что реализовать эту программу нам будет непросто. Все обсуждавшиеся проблемы — например, транспортная, — требуют, кроме того, чрезвычайно дорогих решений. Сегодня мы подписали соглашение о строительстве новой очереди Западного скоростного диаметра, которая позволит существенно разгрузить транспортный поток, порождаемый Морским портом. Стоимость этого проекта — 106 миллиардов рублей.

Если же говорить о затратах на приведение в порядок инженерных сетей города, расселение коммунальных квартир, строительство и ремонт мостов и дорог, то итоговая сумма будет намного больше запланированных 300 миллиардов. Она составит триллионы рублей. Поэтому мы сегодня должны хотя бы предложить решения, которые позволят правильно решить эту проблему, сохранить исторический центр и сделать его комфортным, чтобы оставить потомкам этот город таким, каким его помнят многие поколения.

**В. Княгинин:**

Друзья мои, я благодарен всем, кто принял участие в дискуссии, благодарен присутствующим в зале за то, что они терпеливо слушали нас. В заключение — четыре кратких суждения от модератора.

Первое. Ожидание будущего должно быть позитивным. В будущем нельзя видеть угрозу.

Второе. Все новое, создаваемое в таком городе, как Санкт-Петербург, и видимо, в любом глобальном городе, должно претендовать на величие. Это вызов тем, кто стремится что-то сделать в Санкт-Петербурге. Полученное нами наследие требует этого.

Третье. Город должен меняться, иначе не будет развития. Город не может не меняться.

Четвертое. Мы не обсуждали отдельно тему, вынесенную в название нашего круглого стола. Но дискуссия показала, что глобальные города приобретают многие схожие черты, как люди одного и того же возраста и круга болеют теми же болезнями. Если Петербург будет и дальше превращаться в глобальный город, увы, нам придется поступиться частью нашей самобытности. Но наше огромное культурное наследие гарантирует нам особое место в будущем глобальном пасьянсе.

Огромное спасибо участникам нашей дискуссии. Спасибо за то, что вы уделили нам внимание.