

Туризм



Новые коттеджи в Пумале в живописной холмистой местности (70 км от КПП Светогорск).

Построены по новой технологии (клееное бревно Honka) в июле 2010 года.

В коттеджах 3 изолированные спальни, 2 туалета, сауна, просторная кухня, большая терраса, НТВ+, лодка с возможностью арендовать электромотор, хорошая рыбалка, песчаное дно.

Стоимость проживания в период до 20 декабря 2010 года – 180 евро / сутки, уборка и белье по согласованию, стоимость услуги бронирования коттеджа – 1000 рублей.

т.: (812) 325-7175, 325-4955
710-5002, 710-5016
ф. (812) 346-7607
СПб, Караванная, 1, оф. 314
info@intermedius.ru

Фото- и видеоматериалы в офисе


EuroTOUR туроператор по Финляндии

- аренда коттеджей и вилл
- организация рыбалки
- трансфер
- отдых для всей семьи

Наш адрес: Melkonkatu 24

00210 Helsinki

телефон: 09 42416124

www.eurotour.fi info@eurotour.fi

MT3 001589 196066, С.-Петербург, ул. Алтайская, 4, офис 5
тел. (812) 371-2369, 371-2389, 373-3932
тел./факс: (812) 373-4183 www.avit-spb.ru

Лаппеенранта
Миккелли-Ювяскюля **ИМАТРА** Хамина-Котка
Порвоо-Хайко Кармано

Лахти • Хямеэнлинна Ауланко Spa • Тампере

New! Аландские острова!!!
Круизы • по Сайме и каналу • Хельсинки-Таллинн

Наантали - Стокгольм - Кольморден **Cyprus**

Савонлинна • Валаам • Kuumee Pajarinhovi танцы

Скандинавия - Европа - Прибалтика - Россия
фьорды, паромы, авиа, жд, автобус
отели, коттеджи, зеленая карта

Отдых на морях в жарких и экзотических странах

www.tallinksp.ru

5 годовщина в круизе 2010



КРУИЗ
Ноябрьские праздники
по Санкт-Петербургу
05.11.10–08.11.10

Санкт-Петербург – Хельсинки – Стокгольм – Кольморморден – Санкт-Петербург

ОБОРУДОВАННАЯ СТОЯНКА ДЛЯ КАРАВАНОВ EQUIPPED PARKING FOR CARAVANS


Оборудованная стоянка для караванов на территории "Елизар-Отеля" в центре Санкт-Петербурга
Equipped parking for caravans is located on the territory of "Elizar-Hotel" in the center of St. Petersburg.

www.elizar-hotel.ru

192029, Россия, г. Санкт-Петербург, пр. Обуховской Обороны, д. 89А,
тел/факс +7 812 336-93-39/336-93-40, e-mail: info@elizar-hotel.ru
ICQ: 580834689; 565690792. GPS координаты: N 59.89900 E 30.42800

КОТТЕДЖИ и ВИЛЛЫ в Финляндии
Новый год 2011 - коттеджи и новогодние программы

рыбалка в Финляндии и Норвегии
гостиницы и SPA-курорты on-line
паромы, аквапарки, шопинг
визы, медицинские страховки, "Зеленые карты"

Туристская фирма ЭРИДАН СПб, Артиллерийская ул. 1
т.ф.: (812)322 5738, +7(960)272 36 37, www.prozapad.ru

Ainoa lääke lamaan:
KAUPANKÄYNTI!

ilmoita itsestäsi Venäjälle!

VENÄJÄN KAUPPATIE-LENTI!
Puh. 09 2722780 | www.kauppatie.com | myynti@kauppatie.com

Петрозаводск: модернизация истории?

Еще весной столицу Карелии облетела интересная новость: петербургская компания «Охта Групп» приобрела первую, уже много лет не работающую площадку Онежского тракторного завода и намерена преобразить эти индустриальные руины в современный культурно-деловой центр.

Петрозаводчане также уже давно с грустью наблюдали вымирание и запустение этой исторической территории, с которой, собственно, город и начинался, но долгие годы не находилось заинтересованного и креативного инвестора. И вот девелоперы взялись за дело — летом был объявлен международный архитектурный конкурс проектов ее новой застройки, которая развернется здесь в 2011 году.

На наши вопросы ответил Дмитрий Киселёв, заместитель Председателя Правления компании «Охта Групп».

— Что сподвигло такого известного петербургского девелопера, как «Охта Групп», заняться петрозаводским проектом? Вашей компании стало «тесно» на петербургском рынке и вы разрабатываете новые региональные стратегии?

— Специализация нашей компании — девелопмент, т.е. развитие недвижимости. Регион наших интересов — Петербург и Северо-Запад, при этом Карелия всегда была в приоритете. Во-первых, она расположена достаточно близко к Петербургу, где сконцентрировано большинство наших проектов, а во-вторых, нам близок и понятен «менталитет» этого региона.

Как и Петербург, Петрозаводск находится рядом с Европой. Многие петрозаводчане, в отличие, к примеру, от жителей Сибири или средней полосы, неоднократно бывали в Финляндии и других зарубежных странах, они видели и не понаслышке знают, каким может быть качество жизни, какими должны быть досуговые центры, магазины или нормальное жилье.

Еще один немаловажный момент — здесь действительно мало хорошей, качественной коммерческой недвижимости. Для примера, в Твери, население которой немногим



Дмитрий Киселев



Первая площадка ОТЗ (фото Сергея Потехина)

больше Петрозаводска, 16 действующих торгово-развлекательных центров. А что есть в Петрозаводске? Единицы, и лишь планы по строительству еще нескольких объектов. Даже когда они будут построены, перенасыщения не будет. В среднесрочной перспективе у Петрозаводска есть немалый потенциал и мы готовы его использовать.

— Учитывает ли ваш проект реконструкции ОТЗ и строительства на его территории торгово-досугового центра социальные отличия Петрозаводска от Петербурга, а также культурную специфику Карелии?

— Конечно. Мы понимаем, что покупательская способность петрозаводчан ниже, чем в том же Петербурге, и рассчитываем на популяр-

ные сети российского масштаба, которые работают не только в «столицах», но и в средних городах. Они знают, какие товары и услуги и в каких ценовых категориях можно предлагать жителям Петрозаводска. Также мы очень хотим видеть среди арендаторов представителей малого и среднего бизнеса Карелии.

Что касается культурной специфики, то нам не приходится ничего придумывать — площадка сама по

— Архитектурный конкурс на разработку единого концептуального решения территории стартовал только в конце июня. Участвуют в нем ведущие проектные компании Европы, имеющие опыт redevelopment промышленных территорий и готовые работать в партнерстве с местными, петрозаводскими архитекторами. Говорить о выборе какого-либо проекта пока рано. Специалисты представят нам результаты своей работы только в сентябре, а мы, в

свою очередь, покажем их горожанам в рамках фотопроекта и выставки «Времена города. Онежский тракторный», посвященной прошлому, настоящему и будущему ОТЗ.

— Планируется ли привлечь к проекту финских архитекторов, которые известны своими творчески нестандартными находками?

— В конкурсе участвует финская проектная компания «Игл Групп Интернашнл». Они готовят свой вариант проекта совместно с известным петрозаводским архитектором Алексеем Скрипицыным. Так что, посмотрим, что нам предложит в сентябре этот действительно очень интересный творческий тандем.

Беседу вел **Вадим Штепа**

Финские лодки на волнах кризиса

В минувшем году уровень производства на верфях западной Финляндии

снизился на сорок процентов

Финские судостроители пользуются заслуженным авторитетом во всем мире и могут гордиться многими своими достижениями. Например, в девяностые годы на верфях Турку по заказу американцев был построен океанский туристический лайнер, который на тот период стал крупнейшим в мире и даже попал в книгу Гиннеса.

В Финляндии строят не только лайнеры. Здесь развито и производство малых судов: лодок, яхт, катеров. Одним из главных центров такого производства является запад страны, где существуют многочисленные верфи, расположенные в небольших населенных пунктах на берегу Ботнического залива.

Строительство малых судов имеет здесь вековые традиции. Предприятия обычно представляют собой небольшие семейные фирмы, в которых мастерство передается от поколения к поколению. Массового производства не существует. Каждое судно строится по индивидуальному заказу. Доля ручной работы очень велика.

Экономический кризис не обошел стороной Ботническое побережье. Самым тяжелым для судостроителей оказался 2009 год. В его пер-

вой половине предприятия еще держались на плаву за счет полученных ранее заказов. Но затем наступил резкий спад. В целом за год судостроительное производство снизилось на 40 процентов. Одни фирмы терпели банкротство, другие свернули производство, занимались техническим обслуживанием и ремонтом, существуя за счет средств, заработанных ранее.

Никто в западном регионе не мог тогда предположить, что уже в следующем году ситуация на верфях резко изменится в лучшую сторону. 2010 год принес с собой огромное число заказов. Работа закипела уже зимой, а с приближением лета ее стало еще больше.

Большинство судостроителей и продавцов вынуждены были отказать себе в летнем отпуске и даже отменить выходные. Некоторые работают по 12—14 часов в сутки. Тем не менее, верфи не справляются со всеми заказами. Производство такого рода нельзя увеличить за счет включения дополнительных линий и привлечения рабочей силы. В запасниках предприятий также пусто. Никто в период спада не изготавлял суда про запас, не веря в столь скорое изменение рыночной

ситуации. Поэтому сегодня предложение отстает от спроса.

Чем вызван столь стремительный рост заказов? Объяснений этому практически не существует. Явилось ли причиной ажиотажа жаркое лето или повлияло что-то другое — ответить сложно.

Может быть в среде покупателей вдруг возник повышенный интерес к судам индивидуальным, качественным, сделанным живыми руками и не похожим одно на другое? Именно такие яхты и катера производят на западе Финляндии.

По словам одного из судостроителей, его верфь не занимается массовым производством. Каждое судно с начала и до конца строится в соответствии с пожеланиями заказчика. В результате он получает такое судно, о котором грезил в своих мечтах.

Покупателями судов являются, главным образом, состоятельные мужчины в возрасте 40 лет и старше. В настоящее время заказы поступают чаще всего от тех людей, у которых уже есть яхта или катер, и которые хотят иметь судно получше или меньшего размера. Немало судов производится и по заказам рыбаков.

В связи с резким повышением спроса можно было бы предположить, что судостроительные фирмы на побережье вступили в период процветания. Однако, по свидетельству самих предпринимателей, ничего подобного не произошло. Несмотря на самоотверженный труд и отсутствие выходных, большому числу фирм не могут похвастаться большими прибылями. В силу изложенных выше причин, производство судов нельзя увеличить настолько, чтобы справиться со всеми заказами.

Один из продавцов судов заявил, что в текущем сезоне он мог бы продать на полтора десятка судов больше, чем продано. Но это оказалось невозможно, потому что судов попросту нет, их не хватает.

Выручаемые в ходе сезона средства судостроители используют, главным образом, для покрытия убытков и выплаты долгов. Но и это тоже немало. Предприятия вновь набирают силу, залечивают раны и начинают осуществлять новые проекты. Главное то, что уникальное производство, имеющее славленную историю и вековые традиции, сохраняется и крепнет.

Сергей Васин