

Санкт-Петербург. Инвестиции и девелопмент

Петербург инвестирует в будущее

Петербург в этом году оказался единственным регионом России, который привез на MIPIM собственную экспозицию. Выделившись из толпы, город смог подчеркнуть особый статус «окна в Европу» и дал понять инвесторам, что верит в открытый диалог и будущее успешное сотрудничество с ними, несмотря на экономический кризис, накрывший страну и мир.

— повестка дня —

Так уж получилось, что на MIPIM, крупнейшей в мире инвестиционной площадке формата real estate, Петербург в этом году олицетворял собой всю Россию. Дело в том, что Москва второй год подряд игнорировала выставку. А отдельные московские компании были представлены в цоколе Дворца фестивалей разрозненно, без особой логики организации экспозиции. И надо сказать, что небольшой белый шатер Петербурга, разбитый прямо у кромки прибоа, не потерялся на фоне более крупных соседей — павильонов Стамбула, Парижа и Лондона. Петербургу удалось выделиться и привлечь искушенную публику, которой представили более 30 инвестиционных проектов на \$3,3 млрд. «Несмотря на то, что за прошедший год вложения в российскую недвижимость, по официальной статистике, упали на 7–10%, мы уверены в инвестиционном потенциале Петербурга. Он был окном в Европу для России. И мы продолжаем доказывать этот статус, презентуя города на международной арене», — заявила председатель комитета по инвестициям Ирина Бабюк. Она подчеркнула, что Москва и Петербург традиционно представляют Россию в рейтинге Всемирного банка, где в прошлом году наша страна заняла 51-е место из 180 возможных, поднявшись на несколько позиций вверх. «Как нам это удастся? В том числе, благодаря политике инвестиционной открытости. Каждое представление города в Канне (а Петербург участвовал в MIPIM уже 18 раз) приносит бизнесу заряд позитивных контактов, которые потом воплощаются в конкретные проекты. Кроме того, мы тут пропитываемся европейскими тенденциями в недвижимости, которые потом с удовольствием используем дома», — добавила она. Ирина Бабюк подчеркнула, что решение принять участие в MIPIM в этом году из-за экономического кризиса далось Петербургу непросто. «Но я считаю, что мы выбрали правильную стратегию. По сути, мы олицетворяли здесь Россию. Обстановка на стенде располагала к общению. Это очень важно. Думаю, в таком формате Петербург будет участвовать в MIPIM и дальше», — отметила Ирина Бабюк. Инвестиции петербургских девелоперов в организацию стенда города (а он был оплачен исключительно за счет спонсорских пакетов) не раскрываются. «Но эти миллионы рублей — инвестиции в наше общее будущее. А на будущем не экономить», — отметил один из участников экспозиции.



Девелоперы, которые работают в разных регионах России, подчеркнули, что Петербург выделяется на общем фоне своей инвестиционной привлекательностью

Создадим условия

Делегация Петербурга ехала в этом году в Канн с конкретной целью. «Здесь, на MIPIM, полным-полно миллиардеров, которые ищут проекты для инвестиций. Их нужно просто заинтересовать», — выразил общий настрой Максим Левченко из компании Fort Group.

И город старался заинтересовать изо всех сил. Глава комитета по развитию транспортной инфраструктуры Сергей Харлашкин заявил, что Петербург активно развивает инфраструктуру, от качества которой во многом зависит инвестиционная привлекательность региона. «Это — наша приоритетная задача. Уже подписаны контракты по таким проектам на 150 млрд рублей. И до 2018 года, когда в России пройдет чемпионат мира по футболу, мы реализуем проекты более чем на 60 млрд рублей. Мы очень ждем инвесторов. Создадим все условия — только приходите», — пообещал он.

Главный художник Петербурга Владимир Григорьев сообщил, что город активно развивается и нуждается, в том числе, в новых архитектурных идеях. «Мы хотим, чтобы новые районы по своему облику соответствовали петербургскому архитектурному стилю. Кроме того, планируем развитие „серого пояса“ Петербурга, который давно нуждается в наведении порядка и в более активном вовлечении в хозяйственный оборот. Поэтому приглашаем к сотрудничеству архитектурные бюро, в том числе и зарубежные», — сообщил он.

А глава комитета по охране памятников Сергей Макаров, приехавший, как он сам подчеркнул, на MIPIM в свой личный отпуск, заверил бизнес, что проекты в центре Петербурга в рамках исторических зданий можно реализовывать. «Нужно, конечно, учитывать охраняемые обязательства. Но не надо демонизировать закон. Не бойтесь памятников! С ними можно работать!» — заверил он инвесторов.

В свою очередь, чиновник комитета по инвестициям Станислав Скачков, который заведует в Смольном сектором ГЧП, призвал инвесторов активнее использовать механизм партнерства с государством. «Этот механизм дает возможность грамотно распределять риски. Сейчас мы сфокусированы на медицинских ГЧП. Но открыты для диалога и по другим темам», — отметил он.

Дружеский совет

Девелоперы Петербурга указали власти на те барьеры, которые пока снижают инвестиционную привлекательность города.

«Падает цена на нефть, обесценивается рубль... И следом за каждым таким падением судьба инвесторов в России становится все печальнее. После первого падения девелоперы превратились в банкиров и вынужденно зафиксировали арендные ставки в своих ТРК в рублях для арендаторов. А кто так не поступил, от того арендаторы разбежались, как тараканы. После второго падения девелоперы перестали брать валютные кредиты. После третьего — начали активно импортозамещать генпродрайчиков и материалы. Ищем даже подходящее слово, чтобы импортозаместить привычный термин „девелопер“», — пошутил Максим Левченко. По его мнению, в такой непростой ситуации политика города должна быть направлена на помощь инвесторам, которые готовы работать в Петербурге и браться даже за сложные проекты в историческом центре. «Но не все иностранные инвесторы — ковоби. Впрыгивать в проект, а потом долго и мучительно ходить по кабинетам за согласованиями — эта стратегия подходит не всем. Люди с деньгами хотят быстро получить ответы на главные вопросы для принятия решения об инвестиции: сколько нужно денег? сколько нужно времени? сколько будет прибыли? Не получив ответы, они не будут рисковать. А реальность такова, что из-за сложности с законодательством, волатильности рубля и других проблем ответа нет», — рассуждает Максим Левченко.

С коллегой согласен вице-президент банка ВТБ Александр Ольховский: «Идеальных кейсов для инвесторов не бывает. Но надо помнить, что инвестиции в город — это прежде всего инвестиции в среду. И именно город должен ее создавать. Хотя бы по схеме ГЧП. Но инвестор должен понимать перспективу и оценивать свои риски», — говорит он. «В России работать сложно. Мы не успеваем следить за изменениями в градостроительной политике и за поправками в федеральный закон. Эти стремительные перемены мешают работать и задерживают реализацию проектов», — поддержал Ван Линань, глава компании «Хуа Бао» (девелопер конгрессно-выставочного центра «Дружба»).

«Мы вынуждены так же быстро меняться, как законы и условия ведения бизнеса. Меняется лицо города и наши потребности. Наступает время умных девелоперов, которые готовы рискнуть — остаться на рынке и развиваться. А цены на недвижимость, к сожалению, находятся в прямой зависимости от цен на нефть. Но это изменение объективно. С ним приходится жить», — добавил Юрий Грудин из ГК «Пионер».

Не все так плохо

Девелоперы, которые работают в разных регионах России, тем не менее подчеркнули, что Петербург выделяется на общем фоне своей инвестиционной привлекательностью. «Инвестировать в Россию, и особенно в Петербург, сейчас интересно. Доля российских проектов в нашем инвестиционном портфеле за последнее время выросла с 50 до 80%. А в Петербурге мы уже сформировали портфель на 1 млн кв. м жилой и коммерческой недвижимости и в ближайшее время пополним его еще на 1,5 млн кв. м. У нас сложился прямой диалог с властью города. Если ты социально ответственный инвестор и держишь слово, то при нынешней команде в Смольном работать в городе легко», — заявил глава Glorax Development Андрей Биржин. Совладелец «Юлмарта» Дмитрий Костыгин, в свою очередь, отметил, что проблемы в городе есть. «Но они не во власти, а в отдельных головах», — говорит он.

По словам Джеймса Карригана из Sberbank CIB, сейчас интересно размещать рублевые инвестиции в новых сделках с недвижимостью, поскольку после девальвации рубля бюджеты таких проектов в евро сократились в два раза. По его словам, российский рынок недвижимости очень внимательно изучают инвесторы из Азии, которые последние десять лет не были здесь активны. И санкции против России их не пугают. «Они же готовятся инвестировать в „кирпичи“. А эта тема не под санкциями», — заключил он.

Никита Кулаков



Чиновники Смольного призывают инвесторов активнее использовать механизм ГЧП. Он дает возможность грамотно распределять риски между городом и бизнесом: опыт строительства ЗСД, по мнению представителей городской администрации, это наглядно доказывает

Транспортно-пересадочная основа

— инфраструктура —

Инвесторы вкладывают деньги не в конкретный город, а в среду. Поэтому создание и развитие инфраструктуры — основа инвестиционной привлекательности любого региона. Неудивительно, что на выставке MIPIM проблемам инфраструктурного строительства Петербурга посвятили отдельное заседание. Чиновники Смольного заявили, что очень ждут инвесторов и готовы им помогать.

Со слов чиновников, дела с инфраструктурным строительством обстоят хорошо. Председатель комитета по развитию транспортной инфраструктуры Сергей Харлашкин сообщил собравшимся, что годовая программа города по строительству инфраструктуры превышает 50 млрд рублей. «А всего у Петербурга заключены контракты в этой сфере на 150 млрд рублей. Но потенциал Петербурга в инфраструктурном строительстве недооценен. Инвестиции в эту сферу особенно эффективны сейчас, когда на фоне девальвации рубля стоимость проектов в валюте уменьшилась в два раза», — уверен чиновник.

Сергей Харлашкин подчеркнул, что задача Смольного — как можно больше людей пересадить на общественный транспорт. «Сейчас пассажирский транспорт города перевозит 1,6 млрд человек в год. Но это не предел. К 2020 году в Петербурге будет открыто еще пять новых станций метро. Мы активно развиваем инфраструктуру и очень ждем инвесторов. Создадим все условия — только приходите», — сказал он.

«Инфраструктурных планов в городе много. Инвестиции нужны, например, для строительства автобусных вокзалов. Каждый такой проект стоит 1 млрд рублей и для бюджета довольно тяжел», — заявил глава ГУП «Пассажиравтотранс» Андрей Лызин. Также, по его словам, бизнес может поучаствовать деньгами в проекте легкорельсового трамвая, который хотят построить не только в городской черте, но и продлить в города-спутники, например Колпино. «Есть также идея связать „Балтийскую жемчужину“ легкорельсом с ближайшей станцией метро», — добавил он.

«Мы призываем инвесторов активнее использовать механизм ГЧП, который дает возможность грамотно распределять риски между городом и бизнесом. Мы открыты для диалога по любым темам. Хотя сейчас город активнее всего реализует по этой схеме проекты по строительству социальных и медицинских объектов. Но есть опыт ЗСД, которым мы гордимся», — добавил чиновник комитета по инвестициям Станислав Скачков, который заведует в Смольном сектором ГЧП.

Узловые перспективы

В планах Петербурга — строительство 60 транспортно-пересадочных узлов (ТПУ). Причем три проекта уже готовы к реализации. Видимо, чтобы подать пример деловому обществу, там же, на MIPIM, председатель комитета по инвестициям Ирина Бабюк подписала соглашение о сотрудничестве по программе строительства ТПУ вокруг Петербурга с компанией The Far East & Pacific Investments (FEPI, «дочка» шведской Interfox Resources, которая специализируется на разведке и добыче нефти и газа). FEPI — инвестиционный брокер, который занимается привлечением денег в Китае и

других азиатских странах. За 21 год деятельности компания привлекла в разные проекты по всему миру \$11,7 млрд.

В рамках соглашения с Петербургом брокер взял на себя труд по продвижению петербургских проектов ТПУ за рубежом. Первый ТПУ, который будет презентовать за границей FEPI, — ТПУ в Девяткино с объемом инвестиций 37 млрд рублей. В это ТПУ, по плану, войдут междугородний и международный автовокзалы, метро, железнодорожная станция, автостоянка, доступные и развлекательные объекты. «Цель проекта — перераспределение пассажиропотоков между личным и общественным, городским и областным транспортом. Доехав до ТПУ, люди смогут пересечь на тот вид транспорта, на котором можно быстрее и удобнее добраться в нужную точку», — пояснили чиновники комитета по инвестициям.

А общая стоимость программы по созданию сети ТПУ в нашем городе оценивается в 400 млрд рублей. ТПУ планируют создать у двух железнодорожных вокзалов (Балтийского и Финляндского), в Пулково, в районе Парнаса, Сенной площади и еще в нескольких местах, генерирующих значительный пассажирский трафик.

Бизнес проявил интерес

Представители бизнеса считают программу строительства ТПУ перспективной. «Нам интересны многие объекты в Петербурге. Участие в строительстве транспортно-пересадочного узла в Девяткино — один из них. Мы изучаем эту тему так же, как изучали рынок недвижимости Петербурга перед выходом на него два года назад», — заявил совладелец Glorax Development Андрей Биржин. А генеральный директор ГК «Пионер» (направление «Санкт-Петербург») Юрий Грудин сообщил собравшимся, что его компания тоже готова выйти на рынок Петербурга в этом сегменте. «У нас уже есть в портфеле проект ТПУ, правда, в Москве. В начале марта мы выиграли открытый конкурс на право покупки стопроцентной доли в уставном капитале ООО „Ботанический сад“ за 1,14 млрд рублей. И теперь займемся строительством одноименного ТПУ на малом кольце московской кольцевой железной дороги», — сообщил Юрий Грудин. По его словам, в основе будущего ТПУ — проектируемая железнодорожная станция «Ботаническая», а также станция метро «Ботанический сад» и общественный автотранспорт. «Реализация этого проекта позволит создать до 8,1 тыс. рабочих мест: в проекте предусмотрены 45 тыс. кв. м офисов, 45 тыс. кв. м торговых площадей и гостиница площадью 51 тыс. кв. м», — пояснил он. Архитектор московского проекта ГК «Пионер» — Фади Джабри (партнер японского архитектурного бюро Nikken Sekkei, которое, в том числе, разрабатывало мастер-план проекта «Новый берег» на намывных территориях в Сестрорецке) рассказал, что в Японии проекты ТПУ очень популярны. «Но там разрешено убирать рельсовые транспорт под землю и прямо над туннелями строить офисные и торговые комплексы, и разбивать парки. Технологии это позволяют. Такая стратегия экономит много места. Российское законодательство это не разрешает. Но здесь тоже можно делать красивые и интересные проекты», — заявил он. «У нас в портфеле много инфра-

структурных проектов. И опыт показывает, что самый эффективный путь — соединение дорог с офисами и ритейлом. Эффективность таких проектов на 20% выше обычных инфраструктурных», — добавил Ян Черч из компании AECOM.

Трамвай благополучнее экспресса

Особая гордость Петербурга — проект скоростного трамвая, за реализацию которого недавно взяли консорциум московской УК «Лидер» и петербургской группы ЛСР. После реконструкции обычных трамвайных путей в Красногвардейском районе Петербурга, в два раза вырастет скорость трамвайного сообщения, снизится шум, улучшится экология района. «Проект предполагает замену подвижного состава, строительство новых рельсов в районе, а также контактной сети, депо, остановочных павильонов и ТПУ на Ладжском вокзале. Проект скоростного трамвая будет реализован по городскому тарифу. И мы легко сможем интегрировать его в единую систему билетов города», — сообщил представитель УК «Лидер» Сергей Окутин.

По прогнозам СПб ГКУ «Центр транспортного планирования», новая линия сможет перевозить свыше 33 млн пассажиров в год — ее провозная способность может составлять до 22 тыс. человек в час. Запустить ее планируют уже в 2017 году.

Работать на линии будут трехсекционные трамваи, способные вместить сразу 250 человек. В рамках проекта предстоит закупить около 30 таких составов. Поставщика подвижного состава для проекта сейчас выбирают. Среди прочих рассматриваются и французская компания Alstom. Может, поэтому глава петербургской делегации на MIPIM Ирина Бабюк с особым вниманием презентовала этот проект в Канне вице-мэру Ниццы Кристиану Тордо. А с проектом «Аэроэкспресса», который Петербург также презентовал на MIPIM, не все так гладко. Сергей Харлашкин сообщил, что уже в этом году начнется его реализация. «Сейчас город получает бюджетный кредит в размере 10 млрд рублей (он был выдан на три года под 1,5% годовых). Параллельно мы выбираем из двух возможных вариантов: продолжить ветку до Пулково или с Витебского вокзала, или с Балтийского. Считаю пассажиропотоки, смотрим коммуникации, прорабатываем интересный для инвестора вариант строительства линии. Определемся в ближайшее время», — заявил Сергей Харлашкин.

Но уже на этой неделе, через несколько дней после окончания выставки, глава комитета финансов Смольного Алексей Корабельников заявил, что городская администрация приняла решение потратить 10 млрд рублей, выделенных из федерального бюджета на строительство «Аэроэкспресса», на покрытие дефицита бюджета. По его словам, в соглашении, подписанном между Смольным и Минфином, не прописано, на что именно городские власти должны потратить эту сумму. «Первые 5 млрд рублей, поступившие из федеральной казны, уже направлены на погашение дефицита. Со вторыми город поступит так же», — отрезал чиновник. Так что вопрос о перспективах появления «Аэроэкспресса» в Петербурге остается открытым.

Никита Кулаков