

БИЗНЕС ПОД КРЫЛОМ САМОЛЕТА

В 2016 ГОДУ ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ПОДПИСАЛИ ПАКЕТ СОГЛАШЕНИЙ С РЯДОМ ИНВЕСТОРОВ О ФОРМИРОВАНИИ ВБЛИЗИ АЭРОПОРТА ПУЛКОВО СПЕЦИАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЗОНЫ (СЭЗ). ПРЕДПОЛАГАЛОСЬ, ЧТО ОНА БУДЕТ ПРЕДСТАВЛЯТЬ СОБОЙ КОМПЛЕКС ПО ПОДДЕРЖКЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ И МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ ПО ПРИНЦИПУ «ПОД КЛЮЧ». ПОКА ИНВЕСТОРЫ В ПРЕДПОРТОВОЙ ЗОНЕ ДЕЙСТВУЮТ САМОСТОЯТЕЛЬНО. ОДНАКО ЭКСПЕРТЫ ВИДЯТ ВОЗМОЖНОСТИ ОБЪЕДИНЕНИЯ ИХ ПРОЕКТОВ В РАМКАХ СЭЗ ПРИ НАЛИЧИИ СООТВЕТСТВУЮЩИХ УСЛОВИЙ. ДМИТРИЙ МАТВЕЕВ

Международный опыт развития аэрополисов — зон вокруг крупных аэропортов — показывает, что практически все они существуют как многофункциональные локации, говорит генеральный директор Knight Frank St. Petersburg Николай Пашков. При этом наиболее распространенными и востребованными функциями являются офисная, гостиничная, логистически-складская и light industrial, реже — торговая. «В зоне, непосредственно прилегающей к Пулково, уже представлены и офисная, и гостиничная, и складская, и торговая, и даже производственная функции. Поэтому и в дальнейшем, на мой взгляд, развитие этой территории будет происходить в разных направлениях», — считает господин Пашков.

При этом большинство аэропортов движется по пути создания единой стратегии для прилегающей зоны, что исключает хаотичное развитие отдельных сегментов недвижимости и позволяет резидентам аэрополиса работать в большей синергии, отмечает заместитель директора отдела стратегического консалтинга JLL Мария Дворецкая. «Поэтому для комплексного развития зоны необходима единая стратегия, разработанная с учетом требований возможных инвесторов, арендаторов, операторов. Важным аспектом также является улучшение транспортной инфраструктуры и доступности приаэропортовой зоны», — добавляет эксперт.

Генеральный директор Colliers International в Петербурге Андрей Косарев рассматривает возможное развитие проекта СЭЗ рядом с Пулково в двух контекстах. Первый вариант — с минимальной поддержкой со стороны государства. В этом случае наиболее эффективной будет офисная функция с сопутствующей инфраструктурой, учитывая высокий спрос на высококлассные офисы в этой деловой зоне при практически нулевом уровне вакансий в действующих бизнес-центрах и отсутствии строящихся спекулятивных проектов. Существует потенциал и для

еще одной гостиницы, замечает господин Косарев, но срок окупаемости будет весьма длительным.

Второй вариант — проект, реализуемый под эгидой и при значительной поддержке государства, например, по схеме государственно-частного партнерства, с приданием особого статуса и сопутствующими льготами. При таком раскладе функционал во многом будет зависеть от целеполагания властей. «Сочетание уникального местоположения и стратегически важных для развития города направлений обуславливает целесообразность поддержки здесь компаний из секторов высоких технологий, IT, подразделений R&D. В таком случае функционал будет шире: офисы, лаборатории и легкие, в том числе экспериментальные, технологичные производства, гостиница и апартаменты», — говорит Андрей Косарев.

УЛЕТНАЯ ЛОКАЦИЯ Руководитель петербургского офиса Colliers International уверен, что в приаэропортовую зону придут новые крупные инвесторы: по его информации, Смольный ведет переговоры с такими компаниями. Николай Пашков соглашен: эта территория уже сложилась как деловая и привлекательна для логистики, особенно связанной с авиаперевозками. По мнению Марии Дворецкой, новые инвесторы подтянутся в случае, если их затраты будут ниже по сравнению с расположением в других конкурентных зонах, при этом необходима комплексная транспортная инфраструктура, в том числе скоростной пассажирский транспорт.

Представитель одного из резидентов зоны — директор R&D e-commerce-базы ритейлера «Юлмарт» Евгений Иванченко — полагает, что наличие или отсутствие у нее особого статуса не является ключевым фактором успеха: участники проекта должны в первую очередь фокусироваться на преимуществах этой территории. «Прежде всего, расположение аэрополиса позволит значительно упро-



СКОРОСТНОЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ ПОМОГ БЫ СДЕЛАТЬ ПРИАЭРОПОРТОВУЮ ЗОНУ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЕЕ ДЛЯ ИНВЕСТОРОВ

стить процессы, связанные с экспортом и таможенными процедурами. Такая локация значительно повысит инвестиционную привлекательность зоны», — считает он.

Господин Иванченко подчеркивает, что аналогов проекту в том виде, в котором он был заявлен в 2016 году, нет не только в Северо-Западном регионе РФ, но и в стране в целом, при этом уже существует зарубежный опыт успешно реализованных проектов, на который можно ориентироваться. «Один из таких комплексов эффективно работает в Стамбуле. Сформированная концепция, конечно, будет корректироваться, но скорее в сторону расширения поддержки основной цели — создания зоны, консолидирующей работу по развитию международной торговли. По мере развития экспертизы и с приходом новых партнеров ее возможности значительно возрастут», — утверждает представитель «Юлмарта».

В перспективности петербургской зоны уверен и другой ее резидент — генеральный директор ЗАО «Авиелен А.Г.» Андрей Канивец. «СЭЗ — это смелый проект, требующий подготовки специальной законодательной базы. Могу подтвердить, что работа над проектом идет и „Авиелен А.Г.“ регулярно участвует в заседаниях рабочей группы, которая на данном этапе уточняет концепцию и параметры СЭЗ», — рассказал он.

На трех гектарах, остающихся свободными вблизи Пулково, компания может построить еще около 130 тыс. кв. м коммерческой недвижимости. «Это могут быть отель, новые бизнес-центры, торговые площади, апартаменты — выбор того или иного функционального наполнения должен подсказать рынок. С большей вероятностью в следующей очереди проекта будут возведены новые бизнес-центры класса А. Строительство отеля также возможно, но чуть позже», — предполагает господин Канивец.

ПАРКИ И ЗОНЫ ОТДЫХА Наименее вероятным вблизи Пулково представляется развитие креативного пространства или обширной зоны отдыха — объекты с подобным функционалом в большинстве случаев располагаются в центральных ча-

стях города. Одним из немаловажных факторов их привлекательности является некий исторический антураж, аргументирует Николай Пашков: старые здания, старые производства, которые придают общественному пространству атмосферность. В чистом поле возле аэропорта с трудом впишутся такие пространства (только если это будет формат крупного парка отдыха, но это очень специфический проект, и цена земли вокруг Пулково будет слишком высока для такого рода объекта).

Эксперт JLL напоминает, что в мировой практике известны примеры формирования развлекательных парков рядом с аэропортами, но, как правило, реализация таких проектов возможна только в случае привлечения крупного якорного оператора. В любом случае, говорить о креативных пространствах, развлекательных парках и прочем имеет смысл, когда существует соответствующая транспортная инфраструктура, заключает госпожа Дворецкая.

Андрей Косарев считает, что территория около Пулково — не самое подходящее место для такого формата как с точки зрения доступности для горожан и туристов, так и с точки зрения наличия ярких архитектурных или природных объектов. Кроме того, подобный парк не обеспечит высокой синергии с основными функциями. «При этом проект, вероятно, потребует тщательной проработки общественных пространств и организации качественной среды и инфраструктуры», — добавляет он.

«С точки зрения потребителя, существует два типа подобных проектов: закрытые и открытые. Например, в основе концепции ритейл-парков „Мезоджи“ (реализуется „Юлмартом“ на Пулковском шоссе. — BG) лежат принципы доступности для клиентов. Такой формат предполагает создание органичной, комфортной среды для работы и отдыха. Если в рамках проекта будет отдано предпочтение такому формату, в аэрополисе появятся современные креативные пространства», — комментирует Евгений Иванченко, добавляя, что подобные проекты могут привлечь представителей малого и среднего бизнеса для обслуживания и развития такой инфраструктуры. ■