

НЕДВИЖИМЫЕ ПОРТОВЫЕ АМБИЦИИ

ИДЕЯ О РЕДЕВЕЛОПМЕНТЕ ТЕРРИТОРИИ БОЛЬШОГО ПОРТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ И ПЕРЕНОСЕ МОЩНОСТЕЙ В УСТЬ-ЛУГУ, ВЫСКАЗАННАЯ В ПРОШЛОМ ГОДУ ПРЕЗИДЕНТОМ «ТРАНСМАШХОЛДИНГА» АНДРЕЕМ БОКАРЕВЫМ, ПО СЛОВАМ ВЛАСТЕЙ, МОЖЕТ БЫТЬ РЕАЛИЗОВАНА ЛИШЬ «В ДАЛЕКОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ». ОДНАКО ПОЛНОСТЬЮ ТАКУЮ ВОЗМОЖНОСТЬ ИСКЛЮЧАТЬ НЕЛЬЗЯ. О ТОМ, ЧТО МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ НА МЕСТЕ КРУПНЕЙШЕГО ПОРТА НА СЕВЕРО-ЗАПАДЕ, О НЕДОВОЛЬСТВЕ СТИВИДОРОВ, ПРЕИМУЩЕСТВАХ ЛОКАЦИИ, А ТАКЖЕ О НЕОБХОДИМОСТИ ВЗВЕШЕННОГО ПОДХОДА К ЕЕ РАЗВИТИЮ — В МАТЕРИАЛЕ BG. МАРИНА КОВАЛЕВА

Весной прошлого года президент «Трансмашхолдинга» Андрей Бокарев выступил с проектом redevelopment территории Большого порта Санкт-Петербург грузооборотом 6 млн тонн, который является одним из крупнейших на Северо-Западе. Речь идет о переносе более 20 объектов с территории города в Усть-Лугу, в частности, Морского порта Санкт-Петербург и Контейнерного терминала Санкт-Петербург (входят в Первую портовую компанию Владимира Лисина), Балтийского балкерного терминала («Уралкалий»), Первого контейнерного терминала и «Петролеспорта» (Global Ports), Балтийского судомеханического завода и других объектов. В Усть-Луге господину Бокареву принадлежит 48,99% компании «Усть-Луга Ойл» и работает «Ростерминалуголь» УГМК, совладельцем которого он является.

В соответствии с проектом на 600 га освободившейся площади предлагается построить новый район, жилую и коммерческую недвижимость с объектами социальной инфраструктуры и культуры общей площадью 4,8 млн кв. м. Выручка резидентов территории составит 130 млрд рублей в год, а после реализации проекта — 1,5 трлн рублей. Сам перенос портовых мощностей из Петербурга в Усть-Лугу, по оценкам корпорации, обойдется в 110 млрд рублей. Инвестиции в развитие порта оценены в 440 млрд, говорится в презентации проекта, по масштабам сравнимого с Олимпиадой-2014 и освоением острова Русский. Предполагается, что он будет реализован за счет средств инвесторов с использованием инструментов ГЧП при участии ВЭБ. РФ, а группа инвесторов с акционерами «Трансмашхолдинга» может выступить оператором проекта на основе создаваемой «Корпорации развития портов Северо-Западного региона». Президент РФ Владимир Путин, в свою очередь, предложил обсудить планы переноса порта из Санкт-Петербурга с последующей застройкой этой территории.

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ СОМНЕНИЯ

Идея вызвала неоднозначную реакцию среди участников рынка. Так, в Первой портовой компании назвали проект нецелесообразным. В ГК «Дело» (принадлежит 30,75% Global Ports) напомнили, что аналогичные проекты в других странах реализовались после тщательного и глубокого обсуждения. Позднее Ассоциация морских торговых портов (АСОП) выступила с критикой проекта, указав, что перенос мощностей в Усть-Лугу требует «колоссальных затрат» и может отрицательно сказаться на экономике города и



АЛЕКСАНДР КОРЖКОВ

МИРОВОЙ ОПЫТ ПОКАЗЫВАЕТ, ЧТО КРУПНЫЕ ГОРОДА ИДУТ ПО ПУТИ РЕДЕВЕЛОПМЕНТА ПОРТОВЫХ ТЕРРИТОРИЙ, РАСПОЛОЖЕННЫХ В ИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ЧАСТЯХ

грузопотоках, что приведет к увеличению тарифов на перевалку и уходу грузов в порты соседних государств. Стивидоры настаивали, что вплоть до 2035 года насущная потребность и доказанная экономическая целесообразность реализации проекта отсутствуют.

По словам собеседников BG, несколько десятилетий для таких масштабных и сложных проектов — это нормальный срок. Среди мировых аналогов развития портовых и доковых территорий можно выделить Fjordbyen в Осло (в сумме территорий до 225 га), London Docklands (где было вовлечено в коммерческий оборот под разные проекты более 340 га), Puerto Madero в Буэнос-Айресе (около 170 га), Hafen City в Гамбурге (около 220 га).

Игорь Кокорев, руководитель отдела стратегического консалтинга Knight Frank St. Petersburg, считает, что вывод Большого порта с занимаемых сейчас территорий может дать городу сразу несколько возможностей: вывести город к большой воде, создать новые общественные пространства, разместить объекты социальной, культурной и спортивной инфраструктуры в удобной для большинства горожан доступности. «К преимуществам этих территорий можно отнести близость к историческому центру, хорошую доступность автомобильным транспортом, в том числе за счет ЗСД, планы по строительству новых станций метро на Гутуевском острове — станции «Двинская» (1 и 2). Однако при реализации нужно учитывать и минусы вывода порта: в случае вывода на территорию Ленинградской области

город потеряет и налоги, и рабочие места. Также сам вывод порта и тем более верфей — это довольно затратный проект», — объясняет он. В то же время современная общественно-деловая застройка территорий позволит создать и большой объем нового жилья, причем достаточно комфортабельного, и значительное количество новых рабочих мест в офисах, предприятиях торговли, обслуживания, образования. А реализация проектов на этих территориях привлечет инвестиции и как результат — новые налоговые поступления, продолжает эксперт.

ПУТЬ ОДИН «Мировой опыт показывает, что крупные города идут по пути redevelopment портовых территорий, расположенных в их центральных частях. Кроме того, активно развивается порт Усть-Луга, который расположен чуть ближе к торговым путям в Европу, рядом с ним создана мощная современная железная дорога и инфраструктура, он позволяет более эффективно реализовать логистику товаров в другие регионы России», — рассуждает Василий Довбня, директор департамента консалтинга Colliers. С другой стороны, возникает много вопросов. «Если убрать сейчас Большой порт, то как будет реализована доставка и логистика товаров, которые сейчас доставляются через него? Реально ли все перевести в другие порты (Усть-Луга, Бронка)? Какое время это займет? Как это отразится на транспортных расходах и ценах на товары?» — анализирует эксперт. Если говорить о redevelopment, то, по его словам, здесь

логично создавать новый городской район с качественной средой, полноценной инфраструктурой, хорошими и удобными транспортными связями, развитой сетью общественного транспорта. «Конечно, по структуре недвижимости большую часть займет жилье. Выход к Финскому заливу, наличие внутренних каналов, новая городская среда, расположение практически в центральной части города — все это в совокупности (при условии обеспечения хорошей транспортной доступности) делает место очень привлекательным для реализации жилья. Развитие жилой функции потянет за собой развитие коммерции», — уверен он.

Валерий Трушин, руководитель отдела исследований и консалтинга IPG.Estate, считает, что релокация портовых мощностей не принесет городу каких-либо трудностей, так как игроки обеих столиц имеют опыт redevelopment промышленных территорий. «Земельный банк Петербурга исчерпывается, и участок площадью практически 700 га под застройку — несомненный плюс для развития Северной столицы. Чтобы реализовать идею, необходимо рекультивировать почву там, где на данный момент располагаются нефтяные терминалы и склады горюче-смазочных материалов. Стоит учесть, что это повлияет на рост стоимости некоторых проектов», — предупреждает эксперт.

Однако перевод грузовых мощностей за пределы Петербурга сталкивается с насущной проблемой, продолжает он. «Работа всех производств на территории порта обеспечена отработанной логистической цепочкой и развитой транспортной инфраструктурой города. Вывод грузовых мощностей за городскую черту, например, в Усть-Лугу, доставит ряд логистических проблем, так как из-за нехватки железнодорожной и дорожно-транспортной инфраструктуры значительно увеличится логистическое плечо. Принимать решение о выводе порта необходимо после проработки этих вопросов», — говорит господин Трушин.

Вице-губернатор Петербурга Максим Соколов в конце прошлого года отметил, что переезд Большого порта Санкт-Петербург за пределы города не закреплен ни в одном стратегическом документе планирования РФ, а наличие судостроительных заводов на его территории осложнит реализацию девелоперских проектов на этом месте. Господин Соколов также добавил, что перенос портовых мощностей, если и произойдет, то в «далекой перспективе», а обсуждение этого вопроса требует «взвешенного подхода». ■