

Туризм и инфраструктура

Кронштадт ждет попутного ветра

В июне представители петербургской особой экономической зоны сообщили о планах расширения ОЭЗ за счет включения в нее третьего участка, расположенного в промзоне Ломоносовская. А в августе стало известно, что правительство города готовит пакет документов для создания на острове Котлин новой ОЭЗ туристско-рекреационного типа.

— перспективы —

Команду АО «ОЭЗ „Санкт-Петербург“» (ОЭЗ СПб), управляющую зоной технико-внедренческого типа (ТВТ) с момента ее создания, привлекли к этому процессу. Как рассказала „Б“ генеральный директор компании Тамара Рондалева, Минэкономразвития (МЭР) настаивает на наличии у управляющей компании, готовящей заявку, опыта развития особых экономических зон, помимо этого, ОЭЗ СПб несколько лет подряд входит в пятерку эффективнейших ОЭЗ в России. В процессе также участвуют различные комитеты Смольного, в частности комитет по промышленной политике, инновациям и торговле, комитет по туризму, потенциальный якорный инвестор будущей ОЭЗ, а также представители администрации города Кронштадт. Ориентировочный срок создания зоны — второй квартал 2020 года, сообщила госпожа Рондалева. Рассматриваемый участок составляет 45 га и расположен вдоль береговой линии, непосредственно рядом с КАД.

Весь этот участок будет востребован якорным инвестором будущей ОЭЗ — ООО «Руссо-Балт Океан», зарегистрированным в июле 2019 года. По словам учредителя и генерального директора компании Романа Ларина, «Руссо-Балт Океан» является преимуществом судостроительного предприятия ООО «НПО „Альбатрос“», имеющего давние партнерские связи с собственниками и управляющей дирекцией международной кругосветной парусной гонки The Ocean Race. До 2019 года гонка принадлежала Volvo Group и носила имя этой компании. А ныне ею владеет Atlant Sports Group, штаб-квартира которой находится в испанском городе Аликанте. По словам Романа Ларина, The Ocean Race считается наиболее экстремальным и бескомпромиссным мировым парусным событием, регата завоевала репутацию одного

из самых престижных и, возможно, самого сурового спортивного состязания в мире. Господин Ларин также является учредителем НПО «Альбатрос» и одновременно доцентом кафедры технологий судоремонта Государственного университета морского и речного транспорта имени адмирала Макарова.

Как рассказал гендиректор «Руссо-Балт Океан», компания планирует создать в Кронштадте Международный морской яхтенный центр. Этот проект рассчитан более чем на пять лет, по мере продвижения к нему намерены присоединиться крупные российские и иностранные инвесторы. Их имен господин Ларин пока не называет. Морской яхтенный центр, по его словам, станет частью масштабной программы «Парусная столица России», реализация которой займет не менее десяти лет.

Сам господин Ларин много лет участвует в парусных соревнованиях, и, на его взгляд, нынешнее состояние яхтенной инфраструктуры города на воде явно не соответствует статусу морской столицы России, вследствие чего Санкт-Петербург теряет престиж, традиции, инвестиции и доходы. Основатель бизнес-регаты Royal Space Regatta Лилия Миниханова недавно оценила эти потери в 20 млрд рублей в год. «В Петербурге немало проблем, которые мешают развиваться парусному спорту и яхтенному туризму: нет инфраструктуры, негде пришвартоваться, нет заправок, обслуживания. Есть также сложности с прохождением таможи, из-за которых многие бояться приходить в Петербург, потому что это сложно и дорого», — говорила она в агентстве «Интерфакс Северо-Запад» на пресс-конференции, посвященной Royal Space Regatta. В пример госпожа Миниханова приводит Стокгольм, куда ежегодно заходит 27 тыс. туристических яхт и который за лето получает около €67 млн от яхтенных туристов. Петербург, суммируя



Морской яхтенный центр в Кронштадте станет частью масштабной программы «Парусная столица России», реализация которой займет не менее десяти лет

весь культурный и туристический потенциал, мог бы получать €200–300 млн в год, добавила госпожа Миниханова, однако пока в него заходит всего по 200 яхт в год.

Инициатор программы «Парусная столица России» считает Кронштадт идеальным местом для возрождения российских парусных традиций, развития яхтенного круизного и частного туризма, организации соревнований парусного, гребного, водно-моторного и других видов водного спорта. «Многочисленные гавани острова Котлин, которые исторически были предназначены для парусных судов, соответствуют всем основным требованиям для развития яхтенной, туристической инфраструктуры и проведения парусных соревнований, в том числе международного уровня, сохранив при этом колорит Кронштадта как исторической морской столицы российского флота», — утверждает Роман Ларин.

Первым этапом проекта «Международный морской яхтенный центр» станет создание условий для принятия в Кронштадте финиша кругосветной гонки The Ocean Race, стартующей в октябре 2020 года в Аликанте и длящейся девять месяцев. Для этого инвестор собирается

построить на острове Котлин гидротехнические сооружения.

На следующем этапе, который начнется в 2021 году и, по планам компании, займет не менее четырех лет, планируется масштабное строительство береговых объектов: многофункционального морского яхтенного центра с инфраструктурой для приема и обслуживания морских круизных судов и маломерных судов из расчета на 1 тыс. яхт, конгрессно-выставочного комплекса, спортивного комплекса и гостиничного комплекса, включающего две гостиницы уровня «три звезды», гостиницу категории «пять звезд» и апартаменты. Инвестор надеется закончить работы быстрее плановых сроков, чтобы уже в 2024 году иметь возможность претендовать на прием The Ocean Race в Кронштадте.

Помимо инфраструктуры на Котлине, программа «Парусная столица России» предусматривает создание яхтенных стоянок на северной и южной части Финского залива до границ с Финляндией и Эстонией. «Существует общемировая норма тридцатимильного перехода — дневная норма, комфортная для яхтенного туризма», — объясняет господин Ларин. — От Выборга до Петербурга около 90 миль, на этом участке должны быть обустроены две яхтенные стоянки. Еще четыре — от Нарвы до Петербурга, где переход составляет около 150 миль».

Роман Ларин не уточнил плановые технико-экономические показатели объектов. В конце сентября инвестор совместно с ОЭЗ планирует представить архитектурную концепцию проекта морского яхтенного центра, которую готовит творческая мастерская В. А. Гаврилова, в Минэкономразвития, а летом 2020 года презентовать ее на Петербургском экономическом форуме. Компания «Руссо-Балт Океан» заручилась поддержкой Минтранса России и Федерации парусного спорта.

В августе компания также подписала соглашение о стратегическом партнерстве с правительством Санкт-Петербурга (в лице комитета по развитию туризма) и АО «Пассажирский порт Санкт-Петербург „Морской фасад“». Международный морской яхтенный центр, говорит господин Ларин, сможет одновременно принимать два пассажирских круизных судна длиной до 400 м. И в будущем, при увеличении количества заходов круизных судов в пассажирский порт «Морской фасад», в особенности тех, что по габаритным характеристикам не имеют возможности подхода к причальному фронту Санкт-Петербурга, яхтенный центр в Кронштадте сможет обеспечить их прием. В рамках этих планов «Руссо-Балт Океан» ведет переговоры о создании на острове Котлин пунктов таможенного и пограничного контроля. По

официальным данным, в 2018 году в Санкт-Петербург прибыло около 623 тыс. пассажиров на 270 круизных лайнеров.

Вариант реализации проекта в форме ОЭЗ, рассказывает инвестор, был выбран из-за возможности быстрого оформления участка, дополнительных льгот и преференций, что позволит компании создать необходимые объекты в намеченные программные сроки.

Общие экономические зоны туристско-рекреационного типа, как и другие, создаются сроком на 49 лет. Для их резидентов снижается ставка регионального налога на прибыль (в Петербурге до 12,5%), на десять лет обнуляется налог на имущество и на пять лет — на землю. Инвестор также получает льготную ставку аренды земельного участка и может впоследствии выкупить его по упрощенной процедуре за четверть кадастровой стоимости.

Как поясняет Тамара Рондалева, основное отличие ОЭЗ туристско-рекреационного типа от технико-внедренческих — в том, что на территории первых допускается размещение объектов жилищного фонда, однако в них не применяется процедура свободной таможенной зоны. Однако в случае ООО «Руссо-Балт Океан», добавляет госпожа Рондалева, ОЭЗ СПб и комитет по промышленной политике, инновациям и торговле Петербурга выступают за инициативу внесения изменений в законодательство и разрешения применения режима свободной таможенной зоны на территории ОЭЗ ТРТ, надеясь за счет этого повысить инвестиционную привлекательность проекта.

На сегодня весь участок будущей ОЭЗ СПб планируется задействовать под Международный морской яхтенный центр. Но в будущем при наличии необремененных земельных участков и инициативы других инвесторов границы зоны могут быть расширены по аналогии с постепенным включением новых участков в действующую ОЭЗ СПб. Финансирование создания и развития зоны будет проходить из бюджета Санкт-Петербурга, сообщили в управляющей компании, однако стоимость этих вложений пока неизвестна.

На сегодняшний день в России действует девять туристско-рекреационных особых экономических зон, и пять из них входят в состав туристического кластера «Курорты Северного Кавказа».

Елена Большакова

Перспективные виды Котлина

—недвижимость—

Одним из самых недооцененных городов, входящих в состав Санкт-Петербурга, сегодня остается Кронштадт. Наличие памятников истории и культуры, видовые характеристики позволяют острову стать одним из самых престижных районов города. Однако в силу исторических и отчасти географических особенностей до последнего времени город развивался слабо. Ввод КАД несколько улучшил положение, однако потенциал для развития социальной, коммерческой и жилой инфраструктуры у острова все еще огромен.

Кронштадт долгое время был закрытым городом, до 1983 года добраться до него можно было только по воде, а до 1996 даже российским гражданам требовались специальные пропуска. Вследствие того, что основное назначение города — военно-морская база, население города — это в основном семьи бывших и нынешних военных. Сейчас город развивается, в том числе активно развивается и сфера туризма. Однако строительство новых жилых комплексов идет медленно. После введения государственной программы по развитию города он стал более привлекательным для инвесторов.

Особая специфика

В специфику острова входят такие параметры, как удаленность от Петербурга (несмотря на строительство КАД, район находится в 50 км от города), ограниченность социальной инфраструктуры, а также военно-промышленный уклон острова, который выражается не только в том, что на острове расположены предприятия ОПК, морской грузовой порт, судостроительный завод, но и в дефиците свободных для застройки участков земли (заметная доля земельных участков принадлежит Минобороны).



На текущий момент в городе строится и находится в продаже только один жилой дом — ЖК «Фортетция. Жизнь на побережье»

У Кронштадта есть много факторов для успешного развития: близость к Петербургу, одному из наиболее туристически привлекательных городов Европы, сравнительно удобная транспортная связь с ним, живописные акватории и протяженная береговая линия, объекты наследия, форты и даже аэродром. Однако город остров по-прежнему развивается очень неохотно. Для дальнейшего развития и реализации потенциала Кронштадту нужен новый сильный драйвер. Это могут быть как серьезные меры государства по развитию острова (ГЧП, налоговые льготы, субсидии, основанные на профессионально сформированной концепции и программе развития), так и масштабный проект, инициированный крупной компанией-инвестором, у которой есть долгосрочное видение и длинные деньги. «Реализация масштабного проекта, в свою очередь, может стать катализатором для множества небольших и средних проектов туристической инфраструктуры,

а возможно — и жилищного строительства», — рассуждает Андрей Косарев, генеральный директор Colliers International в Санкт-Петербурге.

Марианна Ивлева, руководитель отдела маркетинга ГК «КВС», с коллегой согласна: «Чтобы увеличить локальный спрос на жилье здесь, требуется создание новых рабочих мест на территории самого острова, формирование туристической инфраструктуры». По ее мнению, толчок такому развитию может дать представленный на ПМЭФ-2019 проект перевоплощения Кронштадта в остров-музей, посвященный истории ВМФ, который охватывает реновацию 80 га территории. Пока же жилая и коммерческая недвижимость острова развиваются слабо.

Один на весь остров

Светлана Московченко, руководитель отдела исследований Knight Frank St. Petersburg, говорит, что на текущий момент в городе строится и находится в продаже только один объект — ЖК «Фортетция. Жизнь на побережье» от компании Setl City. Объем предложения — 21,7 тыс. кв. м. По данным Ольги Трошевой, руководителя консалтингового центра «Петербургская недвижимость»,

средняя цена предложения в ЖК «Фортетция» составляет 114,4 тыс. рублей за квадратный метр, данный показатель сопоставим с уровнем цен на первичное жилье в Петербурге и обусловлен маленькой этажностью объекта и расположением — на первой линии у воды. Последний раз новый жилой комплекс был введен в 2015 году — ЖК «Амазонка» от компании КВС общей площадью 14,5 тыс. кв. м.

Анастасия Иващенко, управляющий по строительным проектам холдинга ААГ, говорит, что за последние годы в Кронштадте введен только один крупный жилой комплекс, а стоимость квадратного метра на вторичном рынке значительно ниже — 70–90 тыс. рублей. «Это обусловлено тем, что в основном продажи идут в старых домах советской постройки», — говорит она.

Сергей Дейнека, финансовый аналитик «БКС Премьер», рассказал: «Стоимость квадратного метра жилых объектов на вторичном рынке острова Котлин может различаться более чем вдвое. В частности, цена «квадрата» в двухкомнатной квартире, расположенной на удалении от побережья, не превышает 55 тыс. рублей, в то время как стоимость метра в многокомнатной квартире в историческом центре достигает 136 тыс. рублей».

По данным госпожи Трошевой, объем предложения на вторичном рынке недвижимости в Кронштадте оценивается в 150 квартир. По данным Colliers International, вторичный рынок представлен в основном старым фондом: бывшие военные общежития, сталинки, панельные и кирпичные хрущевки. «Около 84% квартир продается без ремонта или с косметическим ремонтом (капитальный ремонт проводился давно). На сегодня желающих реализовать проекты в Кронштадте немного. Это обусловлено низким спросом, который представлен в основном жителями самого Кронштадта, а также сложностями с получением земли под застройку:

большая часть свободных участков находится в собственности у промышленных предприятий или военных ведомств», — рассказали в компании Colliers International.

«Новое жилье строится, но не активно. Впрочем, это понятно: внутренний спрос на острове невелик, а ездить каждый день из Кронштадта в Петербург и обратно мало кто решится, поэтому городских покупателей не так много», — говорит Екатерина Запорожченко, коммерческий директор Docklands Development.

Марианна Ивлева рассуждает: «Рынок жилой недвижимости Кронштадта достаточно узкий, спрос здесь преимущественно локальный: это семьи, которые расширяются, переезжают в большие по метражу квартиры или более современные дома, те, кто переселяется сюда по работе. Покупатели, переезжающие в Кронштадт целенаправленно из других районов города или области. — случай редкий. Пятна под застройку в Кронштадте есть, но спрос на жилье здесь стабильно невысокий: в городе проживает всего около 44 тыс. человек, поэтому новостройки появляются редко, и это компактные дома с небольшим количеством квартир, в основном — семейных».

Ждут развития

Торговая недвижимость Кронштадта состоит из нескольких маленьких ТЦ и одного Гостиного двора в центре, а также большого количества встроенных помещений, разбросанных по всему острову. «Учитывая специфику островной жизни и сравнительно небольшое количество населения (немного более 40 тыс. человек), напрашивается строительство среднего ТРЦ не более 20 тыс. кв. м — например, «Лентель», «Окея». По имеющейся у нас информации, в Кронштадте есть неплохой участок для строительства гипермаркета на самой оживленной магистрали города», — говорит Игорь Данковцев, генеральный

директор управляющей компании «Легат Инвест».

Транспортная инфраструктура города неплохая. С большой землей остров соединен дамбой, но поездка до ближайших ТРК в Приморском районе занимает более 40 минут в один конец.

Аналогично жилому рынку рынок торговой недвижимости будет зависеть от развития самого города. Количество посещений города растет, но недостаточными темпами. «Толчком для развития станет раскрытие туристического потенциала острова, в частности, за счет крупных проектов, например, туристско-рекреационного кластера «Кронштадт. Остров фортов», — считает госпожа Запорожченко.

Господин Дейнека отмечает: «Ситуация с торговой и офисной недвижимостью похожа на жилищный сегмент. С точки зрения транспортной инфраструктуры все существенно лучше — за счет наличия КАД, однако это не решает вопрос временных затрат, которые требуются на дорогу до острова Котлин».

«Перспективы проектов коммерческой и жилой недвижимости на острове, безусловно, есть, так как власти Петербурга не первый год анонсируют создание на базе Кронштадта туристической жемчужины (а это наиболее верный путь с точки зрения перспектив развития острова Котлин). Однако реализация заявленных масштабных проектов все время откладывается, что увеличивает риски инвестирования с точки зрения непредсказуемости сроков окупаемости проектов», — полагает господин Дейнека.

«Развитие рынка жилья Кронштадта зависит от экономической ситуации на острове и развития самого города, появления новых рабочих мест, увеличения его туристической привлекательности. Пока этого нет, нет, соответственно, и развития рынка», — заключает Роман Мирошников, исполнительный директор СК «Ойкумена».

Олег Привалов