

Туризм и инфраструктура

Четверг 12 сентября 2019 №165 (6645 с момента возобновления издания)

spb.kommersant.ru

16 Правительство Петербурга планирует создать на острове Котлин особую экономическую зону рекреационного типа

16 Кронштадт сегодня остается одним из самых недооцененных пригородов Петербурга. Но потенциал тут огромен

Цветные тематические страницы №13–16 являются составной частью газеты «Коммерсантъ». Зарегистрировано в Роскомнадзоре ПИ № ФС 77-64424 31 декабря 2015 года. Распространяются только в составе газеты. Подписчики получают цветные тематические страницы: «Дом», «Телеком», «Банк», «Страхование», «Лизинг», «Стиль» и другие.

Внутренний туризм в России стабильно растет, на очереди — экспорт туристических услуг.

Туруслуги на экспорт

— перспективы —

Эксперты отмечают, что 2018 год для сферы туризма был непростым, платежеспособный спрос на протяжении него продолжал падать. К декабрю в Едином федеральном реестре туроператоров было 4377 организаций, из них более 2500 компаний работало на внутреннем рынке и около 530 занималось организацией выездного туризма. «Укрепившиеся тенденции говорили о том, что в 2019 году на рынке продолжится концентрация. Его и дальше будут покидать те игроки, у которых нет резервов на то, чтобы пережить времена недостаточного спроса. Крупные туроператоры свои позиции укрепят. Им поможет финансовая подушка, более развитые технологии и диверсификация», — отмечает Александр Сапов, CEO международного сервиса по бронированию трансферов GetTransfer.com.

Сейчас все больше людей самостоятельно ездят, покупая билеты на самолеты, бронируя отели. «Даже чартерные перелеты теперь доступны к приобретению без помощи агентств, и при этом они не стоят дороже. Отели сами делают пакетные предложения с конкурентными ценами, забывая заработок туроператоров и агентств. Конечно же, останется часть людей, которая захочет по старинке прийти в агентство, полистать каталоги и поговорить с менеджером, но это будут единицы, а основные массы уйдут в онлайн. В связи с этим в перспективе только снижение рынка туруслуг и разорение многих агентств. Некоторые из них сейчас переходят в иммиграционный и визовый бизнес», — говорит Юрий Моша, уполномоченный международной компании «Второй паспорт».

Общее количество выезжавших за границу туристов в 2018 году составило примерно 44,7 млн человек. Из них в дальнее зарубежье совершено около 31 млн поездок. При этом темпы прироста числа покупок таких туров упали в сравнении с 2017 годом в два раза, а в 2019 году тенденция продолжилась. Падение интереса к зарубежью частично компенсируется за счет внутреннего туризма: его показатели в 2018 году заметно подросли — на 8–10%, приводит статистику GetTransfer.com. По оценкам Министерства экономического развития РФ, объем внутреннего туристического рынка составил \$70 млрд. В 2019 году ожидается, что темпы роста сохранятся на уровне 10–15%.

В 2018 году из-за чемпионата мира в Россию приехало много иностранцев. «Туристический поток вырос примерно на 10%, до 25,5–26,8 млн человек, прежде всего благодаря проведению в России чемпионата мира по футболу», — отмечает Кирилл Иртыга, генеральный директор УК «РосинвестОтель».

Внутренний туризм

«В России по итогам 2018 года 55 млн человек занимались внутренним туризмом, то есть 38% населения страны. Внутренний



В 2019 году с января по март в РФ с туристическими целями побывало 470 тыс. граждан других государств. Это на 21,5% больше, чем в аналогичном квартале прошлого года

туризм стабилизировался, и внутренние турпотоки просто перераспределяются в наиболее привлекательные места. Так, в Крым по сравнению с 2017 годом поехало отдохнуть почти на 30% туристов больше. Самыми популярными регионами у туристов уже который год становятся Краснодарский край, Подмосковье и Крым. На длинные выходные с экскурсиями ездят в Москву, Питер, Сочи и Казань, а также в города «Золотого кольца», которые постепенно приводят в порядок», — делится Анна Виноградова, президент НКО по защите интересов туристов и собственников таймшер-продуктов «Рустайм».

По мнению Натальи Беляковой, эксперта РЭЦ, партнера Центра территориального маркетинга, доцента НИУ ВШЭ, внутренний туризм в России стабильно прибавляет несколько процентов в год на протяжении нескольких лет. «В немалой степени это связано с тем, что из поля потребительского выбора россиян, ввиду продолжающегося пятый год снижения доходов, выпадают зарубежные локации. Даже среднестатистический москвич — бессменный лидер страны по отпуску на бюджету — планирует выделить на отдых не более 30 тыс. рублей», — указывает эксперт.

«При этом две большие проблемы туризма России — дорожная и гостиничная — постепенно решаются. Дороги становятся все лучше, предложения по номерному фонду — разнообразнее. Над другими про-

блемами — уровнем услуг, развитием развлекательной, культурной инфраструктуры и событийного туризма — еще предстоит работать. Решить эти проблемы призвана федеральная программа развития внутреннего и внешнего туризма, которая будет работать до 2025 года. В рамках программы в 17 регионах России начали создавать туристские кластеры, но ни один пока не достиг запланированных результатов», — говорит госпожа Виноградова.

«Сделать выбор в пользу отечественных курортов мотивирует и прогресс индустрии гостеприимства в части сервиса — стимулом выступает грядущая тотальная классификация средств размещения. В головах барьеров уже (или почти) нет — сказывается активная популяризация внутреннего туризма. Также рынок позитивно реагирует на любое субсидирование внутренних авиаперевозок. Это реальный аргумент „за“ при выборе между путешествием за границу и внутрироссийским. Конечно, когда этот выбор возможен, ведь с учетом невыездных категорий загранпаспорт имеют всего 30% россиян», — добавляет Наталья Белякова.

Как отмечает эксперт, в борьбе за внутреннего туриста включились регионы. С их стороны наметился запрос на содержательные решения в области создания работающих брендов с таргетом на внутренний рынок. Положительную динамику внутреннего туризма можно ожидать в случае развития региональных событий-магнитов, рассчитанных, в том числе, на туристов. Сегодня страну охватила волна гастрофестивалей, крепнет реконструкторское движение, появляются музыкальные

и спортивные ивент-бренды. Этап бурного роста преодолеть немногие сильнейшие — события, имеющие ценность для конкретных сообществ, групп потребителей и системно интересные бизнесу. Вокруг городов-миллионников оживают туристические программы-спутники. Их диапазон варьируется от маятниковых экскурсий одного дня до двух-трехдневных туров, куда горожане отправляются на собственном транспорте.

«На этом рынке групповой сегмент окончательно уступил место индивидуальным туристам, прокладывающим свой путь и выбирающим активности с помощью туристических приложений, бронирующим услуги онлайн в процессе маршрута. Здесь начинают и выигрывают продвинутые регионы, имеющие детальное представление о сценариях поведения разных категорий туристов», — высказывается госпожа Белякова.

Под знаком ЧМ

Несмотря на свое развитие, сейчас внутренний сегмент не обеспечивает радикального роста доходности от туризма. «Даже в Сочи и Крыму она колеблется в районе 3–5% от ВРП, что несравнимо с показателями регионов европейских стран — лидерами туризма. Именно поэтому одним из приоритетов является развитие выездного туризма. Экспорт туристических услуг пока распределен крайне неравномерно: более 70% его объема в денежном выражении приходится на Москву и Санкт-Петербург. С улучшением прямого международного сообщения растет доля Сочи. Остальная страна „выпадает“ из зоны видимости зарубежных туристов, исключая отдельные устоявшиеся

маршруты вроде „Золотого кольца“ и путешествия по Транссибу. „Кольцо Боспорского царства“, „Серебряное ожерелье“ и другие маршруты федерального значения пока далеки от повторения этого успеха. Именно сейчас — отличный период для выполнения прошлогодних майских распоряжений президента по порядку увеличению экспорта услуг, в том числе туристических. К 2024 году объем экспорта услуг по статье „Поездки“ должен составить \$15,5 млрд; в настоящий момент он менее \$10 млрд», — поясняет госпожа Белякова.

2019 год прошел под знаком послевоенного чемпионата мира. «Во-первых, он стимулировал потребительский интерес к России в целом и спровоцировал отложенный спрос. По данным Пограничной службы ФСБ РФ, в первом полугодии в Россию было совершено почти 2 млн поездок с целью туризма — это на 25% больше, чем за тот же период 2018 года. Последний раз сопоставимая динамика наблюдалась на рынке в 2012 году. Глобальная аналитика бронирований Amadeus фиксирует еще более впечатляющие данные: по сравнению с аналогичными месяцами 2018 года увеличение международных прибытий в Россию составило +158% в апреле и рекордные +280% в мае. Интересно, что максимальный прирост визитов в первой половине 2019 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года продемонстрировали Италия (725%), Швеция (409%) и Южная Корея (281%). Стабильными лидерами выездного туризма в РФ по финансовым показателям являются Германия, Китай, США, Израиль и Франция; по числу прибытий — Китай, Германия, Южная Корея и США», — приводит данные эксперт.

«Второе важное следствие ЧМ, повлиявшее на российскую туристическую индустрию в 2019 году, — оценка реальных потребительских запросов туристов, рост стратегической клиентоориентированности отрасли. Так, успешная практика Fun ID ускорила вопрос введения электронных виз. Как показывает мировая практика, упрощение визового режима увеличивает поток в страну в среднем на 30–50%. Возможность быстрого оформления доступа работает в комплексе с развитым авиасообщением. Вместе с тем наряду с наращиванием турпотока необходимо сконцентрироваться на его качественных показателях: туристов из каких стран мы хотим видеть? Сегодня средний чек зарубежного туриста в России не превышает \$500 (среднемировой показатель трат международного туриста — \$1 тыс.), что ставит задачу развития качественного туризма.

Чемпионат мира — тот туристический хайп, который мечтает поймать каждая дестинация. От того, насколько долго мы сможем держать на высоте поднявшуюся волну интереса, зависит долгосрочный маркетинговый успех России и на международном рынке экспорта туристических услуг, где доля России, по разным оценкам, не превышает 2%», — заключает госпожа Белякова.

Ксения Потапова

По пути цифровизации

— перевозки —

Российский рынок пассажирских перевозок за последние десятилетия существенно поменялся: из-за высоких темпов автомобилизации многие виды транспорта постепенно снижают объемы перевозок. При этом лидерство сохраняют за собой сегменты железнодорожных и авиаперевозок.

«Согласно статистике, для большинства видов транспорта характерно снижение объема перевозок: 2,803 млрд человек в начале 2019 года и 2,861 млрд пассажиров за аналогичный период 2018 года, в том числе автобусный — 2,516 млрд в 2019-м и 2,585 млрд в 2018-м, морской — 1,08 млн в 2019-м и 1,684 млн в 2018-м», — приводит данные Сергей Скарнин, исполнительный директор компании «Мониторинг Авто». Заметное исключение составляют службы такси. Этот рынок за двенадцать лет вырос в десять раз, хотя общая доля такси на рынке перевозок небольшая.

Пассажирские приоритеты

«По прогнозам, рынок пассажирских авиаперевозок к концу 2019 года вырастет примерно на 10% и составит 125 млн пассажиров. Хотя за первые два квартала 2019 года

фактический рост составил 12,3%, он замедлится к концу года. На внутренних рейсах будет перевезено около 75 млн пассажиров, остальные полетят за рубеж», — считает Алексей Астанин, генеральный директор компании УФС и онлайн-сервиса UFS.Travel. При этом, по прогнозам АТОР, к концу этого года число авиапассажиров может достигнуть 133 млн, а к концу 2022-го — 142 млн человек.

Что касается рынка железнодорожных пассажирских перевозок, то его можно назвать наиболее стабильным и уверенно развивающимся, считает Алексей Теплов, директор по маркетингу сервиса для планирования путешествий OneTwoTrip. «Обновление парка вагонов поездов, ввод в эксплуатацию новых подвижных составов, курсирующих по популярным направлениям, работа над расширением высокоскоростного железнодорожного сообщения — все это значительно повышает привлекательность железнодорожного транспорта наравне с более низкими ценами на билеты», — поясняет он.

«За первую половину 2019 года рынок пассажирских железнодорожных перевозок дальнего следования составил 52,7 млн пассажиров и прибавил 6,4% относительно того же пе-

риода 2018 года. Мы прогнозируем, что пассажиропоток до конца года вырастет до 115 млн пассажиров и покажет рост на уровне 4–4,5%», — добавляет господин Астанин. По прогнозу АТОР, уровень пассажиропотока на железнодорожном транспорте к концу 2022 года может вполне реально достичь 1,154 млрд человек (в 2017-м — 1,118 млрд человек).

В среднем за прошедшие восемь лет пассажирооборот в авиаперевозках рос на 8,7% в год, тогда как среднегодовые темпы снижения пассажирооборота железнодорожным транспортом составили 0,9% за этот период. «Таким образом, произошло частичное замещение железнодорожного транспорта авиационным. Отчасти это связано с увеличением зарплат населения: реальная начисленная заработная плата увеличилась с 21 тыс. рублей в 2010 году до 43,7 тыс. в 2018 году. Таким образом, в ближайшие годы авиатранспорт продолжит быть одним из самых быстрорастущих сегментов в транспортных перевозках РФ», — полагает Денис Иконников, портфельный управляющий финансовой группы QBF.

Экономия и цифровизация

Основные факторы изменения динамики пассажиропотока, считает

Алексей Астанин, — это популяризация внутреннего туризма и самостоятельных путешествий по России, а также в целом сокращение платежеспособности населения и явное проявление выбора в пользу наиболее базовой и доступной услуги для экономики семейного бюджета.

«Покупатели, особенно корпоративные, все больше отдают предпочтение цене и готовы пожертвовать комфортом ради меньшей стоимости. Это провоцирует компании в первую очередь заботиться об оптимизации внутренних расходов и снижении стоимости, чем о комфорте пассажиров. Поэтому, например, даже классические авиакомпании перенимают модель лоукостеров и делают дешевые базовые билеты, при этом все дополнительные опции становятся платными», — поясняет Максим Яремко, основатель и генеральный директор платформы для организации командировок Smartway.

«Развитие лоукост-технологий на авиарынке и появление рынка онлайн-продаж междуторговых автобусов сужает ценовое преимущество железнодорожного транспорта. Именно поэтому создание сети высокоскоростного движения становится одним из самых значимых факторов для развития рынка



Рынок железнодорожных пассажирских перевозок можно назвать наиболее стабильным и уверенно развивающимся

железнодорожных пассажирских перевозок. Перевозчики активно развивают собственные каналы продаж в онлайн. Например, через сайт РЖД продается не менее 85% всех электронных железнодорожных билетов. У авиаперевозчиков доля прямых продаж значительно ниже, но они стремятся к тому, чтобы в ближайшие годы напрямую обслуживать не менее половины онлайн-продаж. Этому способствуют и прямые интеграции авиакомпаний с поисковыми системами, такими как Aviasales и Skyscanner.

На авиарынке нестабильная ситуация из-за роста цен на топливо и

аэропортовых сборов. «Аэрофлот», например, отчитался о росте расходов на топливо на 28,4% за первый квартал 2019 года. Для пассажиров это грозит фактическим повышением цен на билеты. Стартовая стоимость билетов изменилась незначительно, но обновился перечень услуг. Если раньше в него входили багаж, питание и другие услуги, то теперь базовый тариф преимущественно является невозвратным, безбагажным, за него не начисляются мили, а все услуги необходимо докупать отдельно. И это касается не только лоукост-перевозчиков. Уже упомянутый «Аэрофлот» заявил, что планирует вырастить долю дополнительных платных услуг в выручке с 6 до 20%», — отмечает Алексей Астанин.

Туризм и инфраструктура



Согласно статистическим данным, динамика посещаемости Kronstadt постоянно увеличивается. В 2018 году посещаемость города туристами составила 1,6 млн человек, а в текущем году, вероятно, этот рекорд будет побит

Морской город определился с курсом

В прошлом году Kronstadt посетило рекордное для города количество туристов. Этот факт — лучшее подтверждение того, что город выбрал правильную стратегию дальнейшего развития за счет превращения в туристический кластер.

— выбор ниши —

До конца 1996 года город-порт, расположенный на острове Котлин и еще нескольких небольших островах, оставался закрытой военно-морской базой. Попасть туда было возможно только по пропускам. Мало того, до 1983 года — только водным транспортом. В 1984-м построили северный участок дамбы, в 2011-м открыли ее южный отрезок, появилась развязка с кольцевой автодорогой (КАД). А в последние годы на горизонте развития города-острова замаячила масштабная перезагрузка в виде сего превращения в туристический кластер.

«Развитие Kronstadt как туристического направления перспективно во всех смыслах. Это позволит привлечь больше туристов — как российских, так и иностранных. А главное — это будет новый сегмент туристов, те, кто интересуется морской и военной историей. Региону нужны новые зоны отдыха, спорта и досуга. В конце концов, это оттянет потоки от обычных туристических троп, таких как Эрмитаж и Мариинский театр. Восстановление Петровского дока с музеем поможет создать не только новые туристические маршруты, но и в целом способствовать развитию экономики региона», — считает Алексей Сулимов, руководитель проекта культурно-туристической платформы Best.Petersburg.

Хорошая база

Эксперты высоко оценивают существующий туристический потенциал Kronstadt. «В Kronstadtе располагаются уникальные туристические ресурсы — исторические, природные, социально-культурные. Обилие памятников воинской славы, уникальных архитектурных и фортификационных объектов, гидротехнических сооружений, включенных в список Всемирного наследия ЮНЕСКО, представляет большой интерес для туроператоров и самостоятельных туристов. Всего в городе насчитывается более 500 объектов культурного наследия», — рассказывает Ирина Фалина, начальник информационно-культурного центра СПб ГБУ «Музей истории Kronstadt».

Туристы уже проявляют значительный интерес к посещению города. Согласно статистическим данным, динамика посещаемости Kronstadt постоянно увеличивается. В 2018 году посещаемость города туристами составила 1,6 млн человек, а в этом году, вероятно, этот рекорд будет побит. Основной туристский поток в Kronstadt — это русские туристы,

различного возраста и социального положения. Последние несколько лет увеличивается тенденция самостоятельного туризма.

По посещаемости туристами Kronstadt занимает устойчивое место в пятерке популярных пригородов Санкт-Петербурга. Kronstadt за сохранившимися до наших дней крепостными сооружениями, морскими фортами, кораблями, стоящими на рейдах, возможностью организации стоянок для яхт и маломерных судов является перспективным районом для развития туризма.

«Самыми привлекательными объектами для посещения туристами являются кронштадтский Морской собор во имя Святого Николая Чудотворца, уникальные береговые форты, Музей истории Kronstadt, Мемориальный музей святого праведного Иоанна Кронштадтского. Большое количество туристов приезжает в Kronstadt благодаря ярким событийным мероприятиям: День Военно-морского флота, День города, День Победы. Значимые для города события являются дополнительным фактором привлечения в город туристов. Например, грандиозный Главный морской парад, посвященный Дню ВМФ России, проводимый в акватории острова Котлин. Тысячи туристов приехали в Kronstadt, чтобы принять участие в развлекательных мероприятиях, посмотреть праздничный концерт с участием звезд российской эстрады и полюбоваться красочным салютом», — делится госпожа Фалина.

Потенциал решили развивать

Правительство Петербурга далеко не первый год обсуждает возможность становления Kronstadt в качестве туристического центра. Было разработано немало стратегий его развития в данном направлении. Предполагалось, что здесь будет судоремонтный завод, из Петербурга переведут военно-морские учебные заведения, также планировалось сделать Kronstadt вместо «Ленэкспо» местом проведения международной выставки в сфере кораблестроения, судостроения и морских вооружений — Военно-морского салона (ВМС). Но пока ни один из проектов не был реализован в полной мере.

Сейчас в Kronstadt ведутся работы по созданию военно-патриотического парка культуры и отдыха «Патриот» Западного военного округа, посвященного истории и последним научным достижениям российского флота. Распоряжение о его открытии в прошлом году подписал

Дмитрий Медведев. Общая площадь парка должна составить 31 га. На территории Западной дамбы Усть-Рогатки сейчас уже работает тематическая зона боевых кораблей. Также есть возможность посетить корабли-музеи — эсминец «Беспокойный» и ракетный катер Р-47 «Тамбовский комсомолец».

Кроме этого, президент России Владимир Путин поручил создать автономную некоммерческую организацию, призванную сформировать в Kronstadt туристско-рекреационный кластер, пояснил в информационно-культурном центре СПб ГБУ «Музей истории Kronstadt». Проект АНО «Kronstadt. Остров фортов» представили в июне в рамках Петербургского экономического форума. «Благодаря проекту „Kronstadt. Остров фортов“ город должен стать самым большим островом-музеем в мире, посвященным истории ВМФ. Условно весь проект можно разделить на три сектора: музейный, научно-образовательный и туристический», — поясняет Ирина Фалина.

Главная идея проекта состоит в объединении трех фортов — Александр I, Петр I и Кроншлот. Также планируется создать исследовательские лаборатории, детский технопарк, океанариум, дайвинг-центр, музей и необходимую туристическую инфраструктуру. За счет этого за пять лет предполагается нарастить туристический поток в Kronstadt до 5 млн человек в год.

В июле-августе в Kronstadt уже можно было посетить выставку знаменитого русского мариниста Ивана Айвазовского, организованную проектом «Kronstadt. Остров фортов» и Музеем истории Kronstadt. «На выставке были представлены картины и альбомные рисунки из фондов Русского музея, музея-заповедника „Петергоф“ и Центрального военно-морского музея. Особый интерес вызвали ранее недоступные широкому зрителю картины Айвазовского из частных коллекций. Несомненно, выставка привлекла в город тысячи туристов», — отметила госпожа Фалина.

На рост туристического потока также может оказать благотворное влияние и планируемое улучшение транспортной доступности Kronstadt. В 2016 году был представлен план с новой развязкой КАД и тремя новыми дорогами на острове. Обсуждается идея запуска в перспективе скоростного трамвая в Kronstadt со стороны «Лакта-центра». Пока что жители Петербурга и туристы продолжают добираться до Kronstadt по Кольцевой автодороге.

Ксения Потапова

Saint Petersburg Travel Hub соберет более полусотни регионов страны

— форум —

Крупнейшее событие мировой туристической отрасли — XXIII сессия Генеральной ассамблеи Всемирной туристской организации (UNWTO) — пройдет в Петербурге 9–13 сентября. Ожидается, что в сессии примет участие более 1,5 тыс. делегатов из 158 стран, чтобы обсудить решение глобальных задач, стоящих перед туристической сферой. На одной площадке с сессией UNWTO пройдет и второй тревел-форум Saint Petersburg Travel Hub, который станет местом встречи лидеров туристического сообщества и соберет участников из 57 регионов России.

В рамках деловой программы Saint Petersburg Travel Hub запланировано около десяти дискуссионных сессий и круглых столов по различным направлениям развития индустрии. Эксперты обсудят продвижение туристических возможностей страны, развитие медицинского и оздоровительного туризма, международное сотрудничество в гуманитарной сфере, развитие регионов как туристической дестинации и другие вопросы. Ключевым событием форума 11 сентября станет пленарное заседание «Совершенствование нормативов регулирования в сфере туризма», к участию в котором приглашены представители Министерства экономического развития и Министерства иностранных дел РФ.

На панельной дискуссии «Развитие комфортной городской среды», которая состоится 12 сентября, специалисты отрасли планируют обсудить роль инфраструктурных проектов в развитии комфортного городского пространства и их значение в продвижении и позиционировании Петербурга как туристического центра мирового уровня и повышение его привлекательности в сфере делового туризма. В качестве спикеров выступят вице-губернатор Петербурга Владимир Княгинин, председатель городского комитета по развитию туризма Евгений Панкевич и партнер по устойчивому развитию GDS-Index Ной Жуберт.

Цифровую трансформацию в индустрии путешествий, а также основные тенденции и проблемы цифровизации отрасли участники планируют обсудить на панельной сессии «Цифровизация услуг в сфере туризма. Индустрия 4.0». Среди участников дискуссии генеральный директор Ozon-Travel Михаил Осин, генеральный директор отеля Courtyard by Marriott St. Petersburg Pushkin Яков Адамов, исполнительный директор событийно-туристического холдинга «Фаворит» Анисия Евдокимова и заместитель генерального директора S7 Airlines Екатерина Дмитрук.

Сессия «Мировой опыт развития внеэкономического туризма как ключевой

фактор формирования туристской дестинации в природно-климатических, социальных и экономических условиях» предполагает обсуждение мирового опыта развития внеэкономического туризма как инструмента развития потенциала региона, а также возможностей его продвижения с учетом климатических условий. В ходе панельной сессии также состоится презентация возможностей представительских офисов Visit Petersburg и туристического бизнеса города.

Региональный аспект

Помимо дискуссионной программы, на форуме запланирована и экспозиционная составляющая: на выставке будут представлены 33 региона России и представители профессиональной отрасли, а также организован стенд дирекции футбольного турнира UEFA Euro-2020.

Уникальные особенности регионов, их экономический потенциал, туристические возможности и культурные традиции покажут Ярославская область, Республика Татарстан, Нижегородская область, Краснодарский край, Иркутская область, Красноярский край, Тюменская область, Новосибирская область, Алтайский край, Московская область, Кемеровская, Калужская и Ростовская области.

На едином стенде Дальневосточного федерального округа свои приоритетные проекты в сфере промышленности, сельского хозяйства, туризма и логистики презентуют Приморский край, Республика Саха (Якутия), Республика Бурятия, Сахалинская область и Камчатский край.

Объединенный стенд фонда «Посети Кавказ» позволит изучить туристические и инвестиционные возможности ряда кавказских республик: Чечни, Кабардино-Балкарии, Дагестана, Ингушетии, Карачаево-Черкесии, Северной Осетии-Алании, Адыгеи, а также Ставропольского края.

Стенд Северо-Западного федерального округа в составе Калининградской области, Республики Коми, Вологодской, Псковской и Новгородской областей представит межрегиональный туристический проект «Серебряное ожерелье России» — комплекс маршрутов, проходящих по древним русским городам, в которых сохранились уникальные памятники истории и культуры Северо-Запада России.

Транспортные связи

Среди мероприятий форума — дискуссия на тему «Транспорт в туризме», модератором которой выступит глава Дирекции по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области Кирилл Поляков. В рамках развития транспортной инфраструктуры, в том числе и для увеличения турпотока, в настоящее время активно обсуждаются проекты в сфере водного и воздушного сообщений.

Так, оператор петербургского аэропорта Пулково компания «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС) рассчитывает, что Министерство транспорта РФ примет решение по режиму «открытого неба» для воздушной гавани к 2020 году. От принятого решения в совокупности с введением электронных виз будут зависеть и параметры следующей очереди реконструкции Пулково.

Сейчас у аэропорта нет так называемой «степени воздушной свободы», и авиасообщение с другими странами осуществляется исходя из межправительственных соглашений, наиболее либерализованы в настоящее время перелеты между Петербургом и Германией. Предполагается, что «открытое небо» даст новые возможности для иностранных авиаперевозчиков, в том числе лоукостеров, которые формируют значительный туристический поток.

Впрочем, пока российская Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) выступает против снятия ограничений на полеты иностранных авиакомпаний, предположений ВВСС, и переговоры между оператором Пулково и органами власти по этому поводу продолжаются.

Еще одним транспортным проектом, который может значительно увеличить туристический поток, является запуск новой паромной линии, которая соединит бы Петербург с другими регионами и странами Балтики. В июне текущего года в рамках Петербургского международного экономического форума власти Петербурга и компания «Совкомфлот» договорились о реализации проекта по созданию в городе круизно-паромного оператора на базе пассажирского порта «Морской фасад».

Соглашение направлено на развитие морского туризма на Балтике и предполагает, что новая компания организует паромное и круизное сообщение по морю, а на линии выйдут суда под государственным флагом России. Ожидается, что паромная линия свяжет пассажирские порты Петербурга, Хельсинки, Стокгольма и Таллина и строящийся морской порт Пионерский в Калининградской области. Новых данных о ходе реализации проекта пока нет.

Что касается темпов роста туристического потока в целом, то Петербург из года в год продолжает демонстрировать рост: за 2018 год город посетило 8,2 млн туристов, что на 9,3% выше показателя 2017 года, из которых 3,9 млн человек — иностранцы. По итогам текущего года ожидается рост туристического потока еще на 10%, а в перспективе пяти лет — на 25–30%. По оценке городского комитета по туризму, только за счет введения режима электронных виз поток может вырасти до 12 млн туристов в год.

Дмитрий Бычин



В рамках Saint Petersburg Travel Hub специалисты отрасли обсудят роль инфраструктурных проектов в развитии комфортного городского пространства и их значение в продвижении и позиционировании Петербурга как туристического центра мирового уровня

По пути цифровизации

— перевозки —

13 Как и в других отраслях, в пассажирских перевозках эксперты также отмечают активную информатизацию и цифровизацию рынка. «Речь идет о внедрении различных электронных систем для подсчета и контроля пассажиропотока, оплаты проезда, различных сервисов для бронирования и планирования», — поясняет Сергей Скнарин.

«На рынке автобусных перевозок в то же время появляются и процветают такие сервисы, как BlaBlaCar и различные агрегаторы. Конечно, благодаря им мы видим, с одной сто-

роны, увеличение конкуренции на рынке, что для пассажиров выгодно в финансовом плане, но с другой стороны, это негативно влияет на безопасность: пассажиры в случае ДТП лишаются возможности получить страховые выплаты, то есть, можно сказать, растет рынок нелегальных пассажирских перевозок, что, конечно, негативно сказывается на отрасли в целом. Поэтому в последнее время очень много внимания и деятельности правительства направлено на ужесточение контроля перевозчиков и повышение безопасности: тахографы, система ЭРА-ГЛОНАСС, изменение правил прохождения ТО», — добавляет эксперт.

Рынок автобусных перевозок на сегодняшний день действительно называют одним из самых проблемных. Эксперты говорят о значительной доле «серых» игроков. «Для него характерны перевозки на непригодном подвижном составе, сокращение маршрутной сети и количества отправок по направлениям с низкой или отрицательной рентабельностью», — отмечает Владимир Валдин, директор по решениям в области общественного транспорта компании «А+С Транспорт».

«Главные проблемы рынка автобусных пассажирских перевозок — техническое состояние и каче-

ство транспортных средств, квалификация водителей, безнаказанность владельцев ТС и отсутствие риск-ориентированного подхода в управлении», — отмечает Надежда Коротовских, председатель совета директоров петербургской транспортной компании «Интерсервис».

«Решения вышеуказанных проблем находятся в руках государства. Здесь важно не только принять хорошие проработанные, прозрачные законопроект, но и снабдить его понятным механизмом контроля. Ведь то же лицензирование пассажирских перевозок, которое стало обязательным в 2019 году для заказных поездок, эффективно лишь в том случае,

если исполнительные органы власти будут сохранять бдительность на дорогах и исправно проверять перевозчиков на наличие лицензий. А если государство пять лет работает над законопроектом, затем принимает его, а после вдруг вводит отсрочку, как это было с запретом на использование автобусов старше десяти лет, это причудает предпринимателя не соблюдать требования элементарной безопасности. В итоге тот, кто не соблюдает эти требования и не вкладывает средства в безопасность и сервис, демпингует и оказывается в выигрыше. А исполняющие требования закона остаются за бортом. И такая ситуация уж точно не спо-

собствует безопасной перевозке», — заключает эксперт.

«За 15–20 лет люди стали иначе пользоваться транспортом в своих городах, а также при поездках по стране и миру. Все больше появляются самостоятельных путешественников, которым услуги туристических фирм не нужны. Они сами себе все бронируют. В дальнейшем мы ожидаем повышение спроса на отдельные направления пассажирских перевозок, в том числе такси и трансфер», — заключает Александр Сапов, руководитель международного сервиса по бронированию трансферов GetTransfer.com.

Ксения Потапова

Туризм и инфраструктура

«Кронштадт получит новую жизнь в качестве курортной зоны»

Член рабочей группы по развитию Кронштадта, заместитель председателя инвестиционного комитета целевого некоммерческого фонда по развитию туристско-рекреационного кластера «Кронштадт» **Ксения Шойгу** в интервью корреспонденту „Ъ“ Арине Макаровой рассказала о ближайших планах по восстановлению фортов и о перспективах реализации туристического потенциала.

— экспертное мнение —

— «Кронштадт. Остров фортов» уже назвали мегапроектом. Какие действия по его реализации предпринимаются сейчас и что в ближайших планах?

— В настоящее время идет процесс урегулирования вопросов с землей, утверждаются архитектурные проекты и формируется пул участников. Для бизнеса мы предлагаем как спонсорство, так и инвестиционные схемы. Сейчас мы прорабатываем отдельные важные точки проекта. В частности, объявлен конкурс на создание Мемориала погибшим морякам в Кронштадте, который разместится в конце формируемой аллеи Адмиралов и будет являться финальным аккордом перед выходом на двухкилометровую набережную. Это один из важнейших элементов создаваемого туристического кластера.

— Концепций развития Кронштадта было уже несколько, но ни одна из них так и не была воплощена в жизнь. Каковы риски вашего проекта и как их планируется нивелировать?

— Основной риск — нестабильность с точки зрения финансирования проекта. Мы со своей стороны стараемся продумать максимально комфортные условия для инвесторов и финансовых партнеров. В первую очередь это касается вопросов с землей, межеванием, проектированием и прохождением всех градостроительных процедур, которые необходимы для выхода на площадку. Работа осложняется охраняемыми

зонами, которые ограничивают возможности и усложняют процесс согласования. Как известно, часть территорий Кронштадта находится под охраной ЮНЕСКО. Сейчас мы стараемся получить необходимые разрешения для концепции развития в целом, чтобы не пришлось согласовывать отдельные составляющие. Я уверена, что проект будет реализован, так как огромное количество людей и курирующие нас государственные и финансовые институты активно его поддерживают, а залогом успешного старта является одобрение президента.

— Какой объем инвестиций потребуются и как можно оценить сроки окупаемости?

— Для реализации будут использоваться разные каналы и источники финансирования — как бюджетные, так и частные. В частности, реставрация фортов будет проходить в рамках государственной программы, а по завершении имущество останется в собственности Российской Федерации. Форты — достояние нашей страны, которое, безусловно, не должно принадлежать никому, кроме жителей.

Что касается окупаемости, то о ней можно говорить только в рамках некоторых объектов, которые являются инвестиционно привлекательными. Для всех остальных актуален дотационный формат, потому что в нашей стране подобную локацию невозможно сразу сделать полностью инвестиционно привлекательной. Для этого нет необходимой инфраструктуры. Но наша задача максимум — выйти на самоокупаемость,



ФОТО ПРЕСС-СЛУЖБЫ КОММУНАЛЬНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ «КРОНШТАДТ»

перевести проект в операционный ноль и ограничить дотации со стороны инвесторов, федеральных властей, администрации города.

Именно поэтому вопрос финансовой рентабельности и просчета финансовой модели — один из важнейших. И поскольку мы планируем реализовать наш проект в большей степени за счет привлечения частных инвесторов, то наша задача — доказать, что вложенные средства окупятся за определенный отрезок времени. С этим нам помогают аналитики, имеющие огромный опыт в таких вопросах.

— Прогнозируется, что форты будут посещать до 5 млн туристов. Как планируется добиться этих показателей?

— На самом деле я не могу назвать этот прогноз слишком оптимистичным. Приведу пример. Буквально только что у нас завершилась выставка Ивана Айвазовского «Кронштадтский рейд». Экспозицию посетило очень много гостей, хотя фактически

с точки зрения инфраструктуры ничего не было сделано.

В рамках нашего проекта мы создадим новые средства для размещения, новые точки притяжения, откроем для посещения исторические памятники, в том числе три форта: Кроншлот, Петр I и Александр I. Рост туристического потока предполагается и за счет развития самого кластера. Здесь появятся гостиницы, океанариум, музей, театр и многое другое. В городе будет где переночевать, а это означает, что Кронштадт можно будет посещать не одним днем, а приезжать сюда на выходные.

— Как вы оцениваете ситуацию с остальными фортами и перспектив их развития?

— К сожалению, я не могу говорить обо всех 19 фортов, которые существуют. Что касается тех, которые будут реконструированы в рамках наших работ (а это Кроншлот, Петр I и Александр I), то они представляют собой не просто исторические здания, это морские крепости со своей богатой историей. Форты даже в текущем состоянии весьма привлекательны для туристов. Кроншлот — первый форт города с внутренней маринной. Чумной — самый известный и живописный, а Петр I не просто так раньше назывался «Цитадель».

«Остров фортов» называется так потому, что нигде, кроме Кронштадта, не сосредоточено столько исторических морских крепостей. Мы уверены, что при бережной реставрации и адаптации именно форты станут главными магнитами для туристов и визитной карточкой создаваемого исторического парка. Наша же задача — сформировать качественную и привлекательную среду для дальнейшего развития малого и среднего предпринимательства. И, конечно же, пробудить интерес крупных инвесторов к расширению своих возможностей в рамках этой локации. В результате Кронштадт получит новую жизнь в качестве курортной зоны.

— Есть ли аналоги в мировой или российской практике, которые работают? — Мы, безусловно, оценивали иностранные аналоги, в том числе «Перл Харбор»

в США и «Музей мира» на острове Окинава в Японии. Кроме того, изучали опыт морских музеев: «Катти Сарк» в Лондоне и «Васа» в Швеции. Но у нас особенные планы. Это не музей одного события или объекта, а проект, посвященный истории всего военно-морского флота России.

— Есть ли планы по развитию сопутствующей инфраструктуры?

— Котлин является все-таки островом, и, говоря об увеличении туристического потока, необходимо развивать не только автотранспортные пути, но и водные. Мы планируем запуск скоростных катеров, которые свяжут Кронштадт с центром Петербурга и Петергофа. Обсуждается возможность обеспечения паромного сообщения с Прибалтикой и Финляндией. Помимо этого есть расширенный план, который был инициирован не нами, но посвящен масштабному расширению автомагистралей и потенциальному запуску трамвайной линии до Кронштадта. К сожалению, это достаточно далекие перспективы, но мы надеемся, что реализация нашего проекта станет стимулом для развития транспортной и энергетической инфраструктуры Кронштадта.

— Если говорить о развитии туристической отрасли в целом, какие перспективы у России в этом направлении?

— Вся туристическая отрасль идет к формированию экспорта услуг и повышению эффективности малого и среднего бизнеса. И у нас в этих направлениях есть огромное количество возможностей. Это экотуризм, исторические, медицинские, образовательные и культурные программы. Сейчас ключевые направления — Санкт-Петербург, Москва, Алтай, Дальний Восток и, конечно же, «Золотое кольцо». Но существуют и небольшие точки на карте, которые также являются интересными для туристов и, на мой взгляд, будут становиться еще популярнее как раз с точки зрения развития малого и среднего предпринимательства. Если будут созданы условия для появления небольших объектов, которые не требуют государственного финансирования или дотаций.

Открывая остров

— исторический ракурс —

Город-крепость в море появился для защиты Петербурга, но с течением веков превратился в его любимую игрушку. Даже те, кто никогда не бывал в Кронштадте (а таких довольно много), могут рассказать про форты, линкор «Марат» и доблесть русского флота. Для приезжих же, не погруженных в исторический контекст, это весьма своеобразный, но уютный маленький городок.

«Маленький» в данном случае тоже имеет историческую трактовку: численность обитателей Котлина практически не меняется последние 200 лет, колеблясь около цифры 40 тыс. Но если сейчас это совсем немного, то для XIX века, наоборот, Кронштадт представлялся непотопляемым броненосцем с гигантским экипажем.

Собственно, так и было задумано Петром. Всего через несколько месяцев после основания Санкт-Петербурга он выезжает на лодочке для промеров глубин в Финском заливе (попутно основав тем самым российскую гидрографию). И принимает решение «заткнуть» единственный имеющийся фарватер неприступным островным фортом. Такой форт был построен за зиму и получил название Кроншлот, то есть Коронный замок. Неизвестно, знал ли Петр I о средневековой истории невских земель, но таким образом он вступил в заочную дискуссию со шведами, заложившими в 1300 году на Охтинском мысу крепость Ландскрона, «Венец земли», обозначающую место, где кончается земля христианская». Кронштадт на долгие годы стал местом, где земля «кончается», только в другую сторону. Шведы это тоже понимали и неоднократно пытались отбить остров Котлин обратно, но их десанты сбрасывались в море, а Кроншлот мешал подходу кораблей.

Котлин становится любимым местом Петра, отсюда отправляются военные экспедиции под Выборг и в Прибалтику, строятся сразу четыре гавани, сохранившиеся до наших дней. Каменное строительство, которое было запрещено на всей территории России, кроме Петербурга и Кронштадта, ведется с применением двух новшеств: типовых проектов и добровольно-принудительного распределения задач. Каждая губерния обязана была возвести кирпичный дом, некоторые из них до сих пор стоят между Макаровской и Петровской улицами. Таким же образом решался демографический вопрос: дворянам выделяли участки, вольным людям сулили денежное пособие, а крепостных строителей распределяли по солдатским ротам и батальонам, чтобы труднее было убежать. Бежали же постоянно: жизнь на низком, заливаемом морем и продуваемом всеми ветрами острове была невыносимой.

Закладка государственного масштаба

Похоже, что Петр планировал даже столицей зарождающейся империи сделать



Котлин со всех сторон был окружен искусственными мелями, остались лишь два узких фарватера, движение по которым контролировали форты на искусственных же островах

именно Кронштадт. По крайней мере, закладка собственно Кронштадта в октябре 1723 года была оставлена как мероприятие государственного масштаба. Все столичные ведомства и учреждения были обязаны выставить определенное количество служащих для участия в торжестве. Впрочем, обеспеченный таким образом народный энтузиазм едва не пропал даром. Сначала запоздали с отплытием и успели дойти только до Гавани. На следующий день вышли в море, но сильный встречный ветер загнал флотилию обратно. На третий день экспедиция кое-как добралась до Котлина, но пошел проливной дождь, продолжавшийся два дня. На шестой день он стих, но началось наводнение. Наконец, 7 октября, решив, что лучше уже не будет, под ливнем отслужили молебен и заложили крепость. Грандиозная финальная попойка, согласно местной легенде, обеспечила Кронштадту неприкосновенность. И действительно, за три с лишним века вражеская нога ни разу не ступила на его болотистую почву.

Главный противник острова — западный ветер — еще не раз одерживал над ним победу. А наводнения, порождаемые все тем же оstrom, обрушивались на него сильнее, чем на столицу. В 1824 году крупнейшую военно-морскую крепость страны фактически смыло, и при Николае I ее пришлось отстраивать заново. Это примерно тот Кронштадт, который мы видим сегодня. Тогда же впервые заговорили о дамбе, но по тем временам строительство оказалось невоз-

можным, в первую очередь по финансовым соображениям. Кронштадт вообще оказался чрезвычайно дорогой игрушкой. Если в послепетровские времена императрицы про него почти не вспоминали (даже жалование морякам задерживали на год и более), то после наполеоновских войн взялись всерьез. Появление маневренных военных пароходов заставило предпринять грандиозные работы по перекрытию подходов к острову. Котлин со всех сторон окружен был искусственными мелями, остались лишь два узких фарватера, движение по которым контролировали форты на искусственных же островах. На протяжении целого столетия оборона беспрепятственно совершенствовалась и усложнялась, превратившись в итоге в сложную систему из более чем двадцати островных и береговых фортов, батарей, складов, казарм и подъездных путей. В Кронштадте проложили даже внутреннюю железную дорогу и знаменитую чугунную мостовую. Все это требовало немалых средств: например, «Павел I» обошелся почти в 3 млн рублей серебром. Николай I в один из личных визитов на строящийся форт заметил: «Судя по стоимости, я думаю, что он будет сложен из ассигнаций!» Рабочих, тем не менее, похвалил и наградил.

Без милитаризма

Как ни странно, несмотря на всю эту милитаризацию, в XIX веке Кронштадт был скорее городом гражданских моряков. Дело в том, что до прокладки Морского канала в 1880-е годы большие морские суда не могли войти непосредственно в город. Товары приходилось в Кронштадте перегружать на

барки, более двух третей грузов поступало в Петербург именно таким сложным путем. Так что вся пустынная нынче Купеческая гавань была забита торговыми судами, а кронштадтские улицы, соответственно, моряками из разных мест и стран. Северозападная окраина городка напоминала Тортугу пиратских времен. Дешевые кабаки и бордели, скупщики краденого и боцманы-вербовщики ждали матросов на берегу и превращали их жизнь в сплошной праздник. Развлечения пьяной толпы колебались в широком диапазоне — от специфического кронштадтского развлечения в виде ловли поросенка за хвостик до массовых драк. Однажды матросня, недовольная тем, что в трактире кончилось вино, разобрала его по бревнышку. Залихватская жизнь Кронштадта привлекала туристов с континента — в царской России в некоторые дни продажа спиртного была запрещена, тогда как на острове его можно было купить в любое время дня и ночи. Современники описывают «пьяные пароходы», которые доставляют петербуржцев в приличном виде, а через несколько часов забирают в совершенно непотребном.

Военным морякам эти вольности, конечно, были недоступны. Напиваться им разрешалось лишь по окончании весенней «переборки» — подготовки корабля к навигации, либо перед отправлением в дальнее плавание. В остальном их жизнь была беспробудно однообразна, заполнена тяжелой работой, бесконечными приборками и, увы, мордобоем. Если в море, особенно на маленьких кораблях, еще существовало некое подобие товарищества между офице-

рами и матросами, то на берегу царила палочная дисциплина. Кронштадт как место расположения, с одной стороны, учебных частей, а с другой — высшего морского начальства пользовался почти тюремной славой среди моряков. Табличка «С собаками и нижним чином вход воспрещен» действительно висела на ограде Екатерининского парка. Фамилия адмирала Вирена, последнего кронштадтского главного командира, стала нарицательным обозначением всех притирчивых офицеров.

Недаром восстания в Кронштадте случались с завидной регулярностью, а в 1917 году обернулись резней офицеров. Вирена подняли на штыки и сбросили в овраг, но бурление матросской массы не прекратилось. Лишь в 1921 году, после подавления «мятежа», советская власть утихомирила ее. Тысячи «кромьятежников» были репрессированы, а город расселен. На несколько последующих десятилетий облик Кронштадта изменился: он стал закрытым городом, въезд в который был разрешен лишь по специальным пропускам. Военный статус способствовал рождению легендарного образа и сохранению множества исторических объектов. Но тем тяжелее пришлось Кронштадту после «демобилизации» в 1990-е годы. Форты подверглись варварскому разграблению охотников за металлоломом, многие горожане, служившие в структурах ВМФ, остались без работы. Впрочем, уже была построена половина дамбы, а с вводом в 2011 году ее южного участка Котлин окончательно перестал быть островом. Но это уже другая история.

Константин Шолмов

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 «Фортция. 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 «Фортция. 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 «Фортция» 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