

# Санкт-Петербург. Инвестиции и девелопмент

## Город представил креативный план

В этом году на выставке MIPIM Петербург впервые представил программу развития креативных пространств с перечнем объектов недвижимости и имущественных льгот, предлагаемых инвесторам. Эксперты отмечают, что потенциал креативной индустрии Петербурга огромен, но темпы реализации подобных проектов будут зависеть от поддержки городских властей.

### — пути развития —

В качестве перспективных площадок для создания объектов креативного кластера инвесторам были представлены объекты, расположенные по нескольким адресам в центре города (подробнее о механизме инвестирования в эти объекты читайте в материале на этой же странице).

«Развитие креативных кластеров в Петербурге является эффективным инструментом привлечения инвестиций в экономику города, сохранения объектов культурного наследия, находящихся в неудовлетворительном состоянии, и повышения эффективности использования имущества Петербурга», — отмечает председатель комитета по инвестициям Петербурга Ирина Бабюк.

В городе существует около 30 объектов, которые можно причислить к креативным пространствам: лофт-проект «Этажи», «Ткачи», «Новая Голландия», «Пушкинская, 10», «Тайга», «Флигель», «Пальмира», «Архитектор», «Третий кластер», «Ленинград Центр», Art Muza, More Place и другие.

По мнению Антона Финогенова, генерального директора института территориального планирования «Урбаника», креативная экономика лучше всего развивается в комплексных туристических, образовательных, инновационных мегаполисах, для которых характерен наиболее высокий уровень коммуникационных обменов между людьми разных культур. «В России пока только Москва может соперничать с Петербургом в этой сфере. Даже при пассивной позиции властей это преимущество сохранится еще на долгие годы. В Северной Европе Петербург уступает по масштабам развития креативных индустрий Стокгольму и Хельсинки и находится в конкуренции скорее с гораздо меньшими по населению Таллином и Ригой», — делится данными Финогенов.

### Заработать на креативе

Как показывает опыт развития креативных кластеров в нашем городе, при правильном управлении такие проекты могут быть вполне экономически успешными.

«Они могут начинаться с небольшого масштаба, нетребовательны к уровню отделки и инженерному оснащению, поэтому часто размещаются в исторических или бывших промышленных зданиях. Среди

примеров экономически успешных креативных кластеров — лофт-проект «Этажи», где ставки на освободившиеся площади могут достигать уровня, сравнимого с офисными центрами класса А», — комментирует Николай Пашков, генеральный директор Knight Frank St. Petersburg.

По его словам, доходность творческих пространств можно рассматривать в разных аспектах. «Если напрямую оценивать креативные индустрии как арендаторов, особенно на начальном этапе развития проекта, доходность будет невысокой, потому что это не самый платежеспособный сегмент. Именно поэтому они и ориентируются на площадки с низкой ставкой аренды, часто в промышленных объектах», — рассказывает господин Пашков. — Однако именно эти креативные индустрии зачастую создают место, которое становится популярным, а вслед за возросшим потоком посетителей приходит арендаторы, способные платить более высокую ставку, что и формирует капитализацию объекта».

Борис Мошенский, генеральный директор компании Magis в ассоциации с CBRE, считает, что креативные пространства возникают не от хорошей жизни. «Креативный кластер может развиваться на территории, которая неинтересна для „классического“ девелопмента, к примеру, строительства жилья, или же у этой территории есть значительные ограничения на использование. Например, в России законодательно запрещено использовать здания промышленного назначения в качестве жилых», — приводит пример господин Мошенский.

Илья Шуравин, управляющий партнер Rusland SP, говорит, что затраты на качественную реконструкцию старой промышленной территории могут быть даже выше, чем строительство аналогичного здания с нуля. «Схема, при которой сдается помещение без ремонта в „убитом“ состоянии и арендатору предлагается делать ремонт за свой счет, вычитая эти затраты из аренды, — это наиболее популярный вариант», — отмечает господин Шуравин.

Проекты креативных пространств действительно требуют немалых вложений. К примеру, объем инвестиций в недавно открытый проект Artplay SPB составил 4 млрд рублей. Период окупаемости — 8,5 года, рассказал Руслан Чернобаев, руководитель проекта Artplay SPB.



Развитие креативных кластеров в Петербурге является эффективным инструментом сохранения объектов культурного наследия и привлечения инвестиций в экономику города

По оценкам Knight Frank St. Petersburg, ставки аренды в большинстве креативных пространств находятся в диапазоне 600–800 рублей за квадратный метр в месяц (речь идет о постоянной аренде, а не аренде зала под мероприятие), для антикафе и коворкингов устанавливается повременная оплата (например, 2 рубля за минуту).

«Для ряда объектов креативные арендаторы — это лишь вынужденная мера, которая позволяет ускоренно сдавать довольно мелкую нарезку. Был бы бюджет на комплексный редевелопмент — все давно было бы уже сдано в одни руки крупному корпоративному офисному арендатору по ставкам точно не ниже», — полагает господин Шуравин.

### Промышленный потенциал

Эксперты говорят, что новые креативные локации еще будут появляться в Петербурге. По словам Дениса Кузнецова, генерального директора лофт-проекта «Этажи», креативная экономика достаточно оригинальна, рассчитана не на массы, поэтому удовлетворение спроса наступает гораздо медленнее, чем в классической индустрии.

Руслан Чернобаев отмечает, что в городе насчитывается 57 крупных промышленных зон, из них 29 — в историческом центре. Именно на территории бывших заводов и производств необходимо, по его мнению, создавать креативные кластеры.

«При этом объект должен быть „тяжелым“ для традиционного коммерческого девелопмента, чтобы создать доступные коммерческие условия входа в проект малого креативного бизнеса», — рассказывает Антон Финогенов.

Илья Шуравин добавляет, что самый большой потенциал развития креативных пространств — это заводы, прилегающие к набережным. «Есть целая ниша подобных давно уже неработающих предприятий в районе Петроградки в шаговой доступности от нескольких станций метро, которые ждут в перспективе комплексная реконструкция. Уже два подобных предприятия с явно выраженной промышленной стилистикой прошлого века (красный кирпич, большие пролеты) сейчас консультируются в нашей компании на предмет концепции развития территории», — комментирует господин Шуравин.

### Зарубежный опыт

В практике европейских стран чаще всего реализуется формат естественного саморазвития территорий. «На первом этапе представители креативного бизнеса — художники, музыканты — по факту „захватывают“ заброшенные здания, и начинается процесс неофициального саморазвития пространства. После того как территория уже получила статус культового места, притягивая своего посетителя, она может быть интересна для бизнеса, малого или даже крупного. Однако в России такую модель развития пространства я не наблюдал — слишком бюрократизированы вопросы использования заброшенной недвижимости, подключения к инженерным коммуникациям и прочее», — рассказывает господин Финогенов. — Поэтому доминируют собственные „проблемные“ объекты промышленной недвижимости в историческом центре, у которых нет инвестиционной и лоббистской возможности реализовать крупный проект редевелопмента территории под традиционную деловую или гостиничную функции, апартаменты или жилье. Креативное пространство для таких инвесторов — это возможность при грамотной концепции, позиционирова-

нии и наполнении территории запустить временный формат эксплуатации пространства, позволяющий постепенно наращивать доходы за счет его саморазвития и приводящий к положительной капитализации территории».

Эту практику городские власти могли бы поощрять, так как она гораздо полезнее для города и горожан, чем консервирование подобных территорий в формате таких дешевых рутинных функций, как склады, оптовые базы, общежития для мигрантов, отмечает эксперт. «Власти Петербурга должны запустить процесс прозрачной и льготной аренды своей многочисленной исторической собственности (по типу заброшенных корпусов завода „Красный треугольник“), что дало бы возможность выйти на рынок создания креативных пространств малому и среднему бизнесу, который занимается не девелопментом, а именно привлечением креативных бизнесов», — констатирует господин Финогенов.

В комитете по инвестициям Петербурга рассказали, что есть два варианта реализации механизма поддержки развития креативных пространств: путем заключения договора аренды объекта недвижимости или концессионного соглашения, предусматривающего предоставление объекта недвижимости без концессионной платы. Для заключения договора аренды необходимо принятие закона «О фонде креативных пространств Санкт-Петербурга». Он должен устанавливать коэффициент социальной значимости для организаций, которые сдают в субаренду объект нежилого фонда, составляющего фонд креативных пространств. Ожидается, что закон может быть принят уже в первом полугодии 2017 года. Заключение концессионного соглашения возможно и в настоящее время.

Алена Шереметева

## Концессию поставят на поток

### — транспортная инфраструктура —

Самым перспективным механизмом, позволяющим привлекать частные инвестиции в создание крупных транспортных и инфраструктурных проектов в Петербурге, в Смольном называют концессию. На основе этой модели уже построен и эксплуатируется ЗСД, а в будущем с ее помощью планируется возводить Восточный скоростной диаметр (ВСД) и линии легкого рельсового транспорта (ЛРТ). По мнению экспертов, несмотря на явные преимущества, этой схеме есть куда совершенствоваться.

На прошедшей выставке недвижимости и инвестиций MIPIM в Канне Петербург представил ряд крупных инвестиционных проектов в сфере транспортной инфраструктуры — Восточный скоростной диаметр (ВСД) и несколько линий ЛРТ (станция метро «Кировский завод» — Петергоф; станция метро «Купчино» — поселок Шушары — микрорайон Славянка — город-спутник «Южный»; станция метро «Южная» — Колпино).

Эти проекты Смольный планирует реализовать по схеме государственно-частного партнерства. В комитете по инвестициям Петербурга считают, что одной из перспективных схем, позволяющих получить инвестиционные средства, является концессия. Она имеет ряд преимуществ как для города, так и для инвестора.

Механизм концессии очень гибкий, а потому позволяет прописать свои уникальные условия для каждого проекта в отдельности. Кроме этого, при использовании этой схемы происходит распределение финансовой нагрузки и рисков между инвестором и городом, устанавливаются четкие сроки реализации проекта. Другими неоспоримыми преимуществами схемы являются обеспечение минимального дохода от деятельности инвестора и применение передовых технологий

строительства и оказания услуг, перечисляют в комитете по инвестициям. Важным плюсом является и тот факт, что построенный инфраструктурный объект остается в собственности города. В комитете по инвестициям концессию называют «взаимовыгодным сотрудничеством между Петербургом и инвестором в реализации социально значимых проектов».

### Первая ласточка

По мнению экспертов, несмотря на явные преимущества, механизм концессии имеет ряд недостатков, один из которых связан с компенсацией из городского бюджета недополученной инвестором прибыли. Как правило, концессия рассчитана на длительный период — не менее 20 лет, а за это время может произойти изменение финансовых потоков, например, концессионер перестанет получать необходимую прибыль из-за падения автомобильного трафика и потока перевозимых пассажиров.

Первым крупным дорожным проектом, при строительстве которого была использована схема государственно-частного партнерства, является платный ЗСД, стоимость возведения которого составила более 200 млрд рублей. Согласно опубликованным в конце 2016 года данным, на строительство северного участка было потрачено 36 млрд рублей из бюджета, на строительство южного участка — 47 млрд рублей из бюджета. Строительство центрального участка оценивается в 128 млрд рублей, из них 51 млрд рублей было выделено из бюджета, 25 млрд рублей было направлено государственным «Внешэкономбанком», а 8,5 млрд рублей — частично государственными банками ВТБ и Газпромбанком, оставшуюся сумму внесли концессионеры. Эти цифры дали повод противникам платного проезда по ЗСД говорить, что по факту ЗСД получился скорее государственным, чем частным проектом.

До 2042 года эксплуатацию трассы и сбор оплаты будет осу-

ществлять компания «Магистраль Северной столицы» (МСС), в состав которой как раз и входит «ВТБ Капитал», Газпромбанк, а также строительные компании Astaldi (Италия), Ictas Insaat (Турция) и Mega Yapı (Турция). По соглашению со Смольным, МСС будет собирать плату за проезд до 2042 года. При этом власти Петербурга на первом этапе обязаны компенсировать недостающую прибыль. В 2016 году эта сумма составила 4,1 млрд рублей.

У ряда экспертов возникают сомнения, что ЗСД будет приносить какую-то прибыль, по той простой причине, что не наберется большого трафика машин из-за высокой стоимости проезда. Сегодня она составляет 300 рублей по всей дороге. В частности, свои протестные мнения на этот счет высказывали депутаты ЗакСа Петербурга Борис Вишневский, Алексей Ковалев и Оксана Дмитриева. Тем не менее, по расчетам МСС, ЗСД должен выйти на самоокупаемость с 2020 года, и тогда настанет черед концессионера выплачивать Петербургу 90% превышения. Всего за время действия соглашения МСС, согласно прогнозу, выплатит Петербургу более 380 млрд рублей.

Что касается трафика, то, по данным МСС, поток машин с вводом центрального участка ЗСД (с начала декабря 2016 года) составил в среднем 230 тыс. в сутки. Первые два месяца центральный участок был бесплатным. Эксперты прогнозировали, что с вводом платы за проезд по центральному участку поток машин может снизиться на 10%, но через некоторое время поток восстановится и будет расти, отметили они, потому что ЗСД является быстрой и удобной дорогой, позволяющей пересечь город за 20 минут.

### По тому же принципу

В ближайшие годы Смольный планирует построить на основе концессии еще один проект — Восточный скоростной диаметр. Ориентировочная стоимость проекта составит 150–160 млрд рублей. Как заявил

губернатор Георгий Полтавченко в интервью информационным агентствам в конце декабря 2016 года, финансовая модель проекта будет известна до конца 2017 года.

По планам Смольного, новая платная широтная магистраль будет выполнять функции обхода центра Петербурга. Она стартует от ЗСД в районе Благодатной улицы и пройдет в полосе отвода северного железнодорожного полукольца с подключением к КАД в районе деревни Кудрово в Ленобласти, в дальнейшем она может быть продлена до Мурманского шоссе.

В начале марта Смольный объявил уже два конкурса на разработку проекта планировки территории (ППТ) первого и второго этапа ВСД, а до конца года объявит конкурс на третий этап. По словам губернатора, реальный срок начала строительных работ после проектирования трассы — не раньше чем через полтора-два года. Уже есть несколько потенциальных инвесторов, с которыми город ведет переговоры. Недавно вице-губернатор Петербурга Игорь Албин сообщил, что «в реализации проекта заинтересованы многие инвесторы, включая концессионеров ЗСД». На прошедшей выставке MIPIM вице-президент банка ВТБ Александр Ольховский подтвердил, что строительство ВСД является одним из наиболее перспективных проектов, в которых рассматривается возможность участия банка.

Но уже сегодня у жителей Петербурга и градозащитников возникает много вопросов к прохождению восточного диаметра. Первоначальный вариант трассировки ВСД предполагал прохождение трассы по Зольной улице, пробивку проспекта Пятилеток и ее продолжение в пересечении улиц Кржижановского и улицы Коллонтай. Но на пути магистрали в прямом смысле встала исправительная колония № 7, поэтому власти приняли решение об изменении маршрута. Теперь магистраль может пройти через ЖК «Ладужский Парк» в Невском районе, жители которого выступают против



Первым крупным дорожным проектом, при строительстве которого была использована схема государственно-частного партнерства, является платный ЗСД, стоимость возведения которого составила более 200 млрд рублей

этого и хотят, чтобы Смольный реализовал проект, который прорабатывался изначально.

Впрочем, ряд экспертов отмечает, что все эти проблемы можно решить на стадии проработки конкретного проекта. А ассоциация «Дормост» даже предлагает экономить промышленные земли и строить большую часть трассы в неглубоких тоннелях.

Также с применением механизма концессии город планирует строить линии ЛРТ. Уже летом 2017 года Смольный планирует объявить конкурс на поиск концессионера на строительство одной из двух линий ЛРТ: либо линии «станция метро «Купчино» — поселок Шушары — Славянка» стоимостью 22,4 млрд рублей, либо линии «станция метро «Южная» — Колпино» за 13,5 млрд рублей. Окончательно с тем, какую из веток будут строить в первую очередь, Смольный определится в ближайшее время. Также городские власти к этому времени просчитают финансовую модель строек, чтобы понять процентное соотношение затрат города и инвестора.

С использованием концессии в Петербурге будет создаваться, ре-

конструироваться и содержаться трамвайная сеть протяженностью 14 км в Красногвардейском районе. В мае 2016 года администрация Петербурга заключила с компанией ТКК (учредителями которой являются группа ЛСР, ИК «Лидер» и ООО «МК-20СХ») соответствующее соглашение. В ТКК финансирование проекта будет происходить посредством негосударственных пенсионных фондов. В рамках первого этапа реализации проекта такой структурой станет ООО «Администратор фондов», которое предоставит заемные средства концессионеру через выкуп его облигаций.

Между тем, по мнению Владимира Валдина, эксперта МОО «Город и транспорт», концессионная схема по строительству объектов транспорта в России пока не обкатана и имеет много подводных камней. «Город, с одной стороны, получает новую инфраструктуру по какой-то фиксированной цене, а вот как за нее расплачиваться и какие будут изменения финансовых потоков — не совсем понятно. Сейчас в концессии закладывается схема оплаты общественного транспорта от количества пассажиров, но правильное — от пробега, то есть от предоставления городу какого-то фиксированного в рамках модели количества пассажиро-километров», — заключил эксперт.

Лидия Горбукуова