

характеристиками, поэтому даже в отдаленной перспективе проекты в центральных районах будут регулярно анонсироваться», — рассуждает господин Панов.

**ДВЕ ПРОБЛЕМЫ** Эксперты говорят: в такой большой сложившейся агломерации, как Санкт-Петербург (как внутри административных границ, так и за их пределами), всегда есть резервы для роста жилищного строительства и строительства объектов любого другого назначения. Главной движущей силой преобразования этих территорий выступают агенты развития. В Петербурге таким агентом достаточно долго являлся город, поскольку большая часть земли находилась в городской собственности, кроме того, многие вопросы (например, координация внедрения новых проектов в существующую городскую структуру) требовали дополнительных административных сил и действий. «Но на данный момент городская администрация уже не выступает агентом развития, она играет роль исключительно сдерживающего фактора и видит свою главную роль в установлении ограничений и запретов, а также делает все, чтобы через административные барьеры прорывались исключительно всех устраивающие единичные проекты», — уверен Арсений Васильев, генеральный директор ГК «Унисто Петросталь».

Он полагает, что у Петербурга есть две серьезные очевидные проблемы, которые были в свое время обозначены и начали обсуждаться, — это прежде всего «серый» промышленный пояс и несогласованность транспортного развития внутри агломерации. «Если мы говорим про транспорт, то это вопросы легкорельсового трамвая, связи аэропорта с центром, развития дополнительных переправ через Неву. Решения высказываются, но потом пересматриваются или отменяются — и это не системный подход к решению проблем, а лишь хаотичные движения, которые не приводят к результату. То же самое касается „серого пояса“. Его начавшееся освоение и сужение полностью остановилось по тем же самым причинам — соответствующая градостроительная и разрешительная документация не выдается или выдается в микроскопических объемах, нет административных усилий по решению конфликтных вопросов, которые касаются пересечения интересов различных предприятий или увязывания интересов собственников с городской или районной администрацией. Кстати, можно вспомнить и третий глобальный вопрос — это реновация. Эта программа ни к чему не привела, нет каких-либо положительных результатов, которыми можно похвастаться, и тем не менее эта программа до сих пор как-то продолжается. Все это демонстрирует то, что вроде бы вопросы обозначены и даже есть попытки их решения, но дальнейшие действия так и не оформились в системную работу, а свелись к легкому шатанию и наблюдению за тем, как оно само собой будет развиваться. Но, безусловно, любая существующая проблема — это всегда еще и резерв, и возможности для развития сохраняются. К сожалению, город все последние годы эти возможности не использует», — сетует господин Васильев.

**ПУТЬ В НИКУДА** Как говорят аналитики, экстенсивный путь развития городских земель — путь в никуда. С каждым годом



ПЕРСПЕКТИВНЫХ ТЕРРИТОРИЙ ДЛЯ ЗАСТРОЙКИ В ПЕТЕРБУРГЕ МНОГО, НО БОЛЬШИНСТВО ИЗ НИХ НЕ ИМЕЮТ НИ ИНЖЕНЕРНОЙ, НИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

увеличивается маятниковая миграция, растет уровень автомобилизации населения, износ городских дорог такой, что дорожное строительство, поддержание, уборка съедают львиную долю городского бюджета. Поэтому развитие «внутри», а не «вне» сегодня для Петербурга предпочтительнее.

Дмитрий Лехмус, партнер Rusland SP, считает, что потенциал жилищного и сопутствующего строительства присутствует в Приморском, Выборгском и Московском районах города. «К примеру, освоение зоны Каменки, участки вдоль Московского и Пулковского шоссе, территории от Стрельны до Ломоносова. Безусловно, для использования некоторых из этих „резервов“ потребуется внесение соответствующих изменений в Генплан и ПЗЗ города. Достаточно затратный, но необходимый в первую очередь для города подход — это вовлечение в инвестиционно-строительный рынок „некачественных“ жилых объектов с целью их расселения, в первую очередь это хрущевки», — рассуждает эксперт.

Начальник отдела продаж ЗАО «БФА-Девелопмент» Светлана Денисова также полагает, что территории резерва для застройки в городе сосредоточены преимущественно в южном направлении: «Долгое время развитие юга города сдерживалось отсутствием очистных сооружений. Теперь основной проблемой востребованности для этих территорий является нехватка метро. Прежде всего я говорю о Красносельском районе, в котором планы строительства станций метрополитена многократно переносились городской администрацией. Это беспрецедентный случай, чтобы в целом городском районе не

было ни одной станции подземки. Терпению жителей можно только позавидовать. Но надо признать, что дорожная сеть там развита относительно хорошо. Пробки на фоне остальных узких мест городских территорий выглядят довольно скромно».

Денис Жуков, председатель совета директоров «СВП Групп», также уверен, что сегодня основные территории под высотную застройку сосредоточены вдоль Петербургского шоссе, их уже активно осваивают строительные компании. Также, по его мнению, большой объем земель сосредоточен в Приморском районе в Каменке и Юнтолово. Кроме того, застройка многоквартирных домов будет развиваться в Лахте, где строится «Лахта-центр» для «Газпрома». В общей сложности речь идет о возможности построить в черте города еще около 10 млн кв. м жилья.

Денис Лебедев, руководитель отдела развития ГК «Пионер», считает, что на сегодняшний день у города хватает земельного банка для освоения территорий: «С учетом стремления Ленинградской области выравнивать областное законодательство в соответствии с петербургским смысл выходить в область будет постепенно теряться, и девелоперы сосредоточатся на перспективных районах города».

Тем не менее Борис Латкин, генеральный директор управляющей компании Rocket Group, полагает, что освоение Ленобласти вряд ли затормозится в ближайшие годы: «Земля на границах города и области все равно по-прежнему привлекательна для застройщиков, потому что даже с учетом новых правил жилье там будет все равно дешевле, чем в городе. Правда, придется адаптироваться к новым условиям. Одним из выходов может стать

стратегия опережающего развития территорий, при которой учитывается дальнейшая загрузка на эти локации, и девелоперы, приходящие реализовывать свои проекты, уже заранее знают свою нагрузку по инфраструктуре в проектах КОТ. И нельзя забывать о необходимости комплексно решать проблемы с транспортной инфраструктурой на границе двух регионов. Отличным выходом будет развитие самодостаточных жилых районов в непосредственной близости от города». Так что, считает господин Латкин, скорее, стоит говорить о параллельных процессах — когда город будет заполнять бывший «серый пояс», а область будет прирастать новым относительно бюджетным жильем. «Но темпы строительства однозначно замедлятся и в связи с новыми правилами, и в связи экономической ситуацией», — думает эксперт.

Николай Пашков, генеральный директор Knight Frank St. Petersburg, говорит, что развитие города сейчас идет в те территориальные зоны, где уже начали формироваться крупные жилые массивы, — например, Девяткино, Мурино, Кудрово, Всеволожский район в сторону Всеволожска, Шушары, Пулковские высоты, Петродворцовый район.

«Если говорить о заявленных проектах жилья, то до 2020 около 40% из них появятся на территориях Всеволожского района, наиболее приближенных к Петербургу. На втором месте с большим отрывом идут Приморский (10%) и Московский (9%) районы. Основной спрос на землю под проекты сосредоточился в пределах КАД, поскольку конкуренция в „закарье“ слишком высока и носит преимущественно ценовой характер», — отмечает аналитик. ■