СУБУРБИИ ПОШЛИ СВОЕЙ ДОРОГОЙ

В ПЕТЕРБУРГЕ И ПРИГОРОДАХ В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ РАСТЕТ КОЛИЧЕСТВО МАЛОЭТАЖНЫХ ПРОЕКТОВ, СЕГОДНЯ И КРУПНЫЕ ДЕВЕЛОПЕРЫ ВСЕ ЧАЩЕ ГОТОВЫ ЗАНИМАТЬСЯ ИНДИВИДУАЛЬНЫМ ЖИЛЬЕМ. НАСКОЛЬКО ПРИВЛЕКАТЕЛЕН СЕГОДНЯ ТАКОЙ ФОРМАТ НА РЫНКЕ ДЛЯ ДЕВЕЛОПЕРОВ И ЧЕГО ЖДУТ ОТ НЕГО ПОТРЕБИТЕЛИ, ВЫЯСНЯЛА ЮЛИЯ МАЙОВЕР.



ЕВГЕНИЙ ПАВЛЕНКО

ОТСУТСТВИЕ ДОСТАТОЧНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ, СОЦИАЛЬНОЙ И ИНЖЕНЕРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СДЕРЖИВАЕТ РАЗВИТИЕ БЛИЖНИХ ПРИГОРОДОВ. ПОЭТОМУ ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО ФОРМИРОВАНИЕ МАЛОЭТАЖНЫХ СУБУРБИЙ, В ЗАПАДНОМ ПОНИМАНИИ ЭТОГО СЛОВА, В ПРЕДМЕСТЬЯХ РОССИЙСКИХ ГОРОДОВ ВРЯД ЛИ ВОЗМОЖНО

С пандемией актуальность малоэтажных пригородов при крупных городах сильно возросла. В том числе на это повлияло развитие маркетплейсов с возможностью доставки до двери необходимых товаров — от товаров первой необходимости до крупногабаритной техники, мебели, что благотворно сказалось на комфорте проживания загородом. Но проблемы, характерные для данного типа застройки, никуда не делись: отсутствие достаточной транспортной, социальной и инженерной инфраструктуры сдерживает развитие ближних пригородов. Поэтому эксперты считают, что формирование малоэтажных субурбий, в западном понимании этого слова, в пригородах российских городов вряд ли возможно.

Елизавета Гречухина, руководитель направления предпроектной подготовки инвестиционно-девелоперских проектов ГК «А101», говорит, что малоэтажные жилые комплексы уже присутствуют на рынке и находят своего покупателя, в том числе в Петербургской агломерации. «Другое дело, что настоящие субурбии в привычном понимании этого слова рядом с российскими мегаполисами не появятся»,— уверена она.

Во-первых, по сути, это самые настоящие спальные районы, только составленные не из многоэтажек, а из частных домов, полагает эксперт. «Малоэтажная застройка не создает критической массы населения, чтобы там формировалась полноценная городская среда и чтобы туда прокладывались новые дороги и линии общественного транспорта. Серьезное расширение субурбий будет лишь усугублять транспортные проблемы, ведь основным видом транспорта в таких районах будет оставаться личный автомобиль, которых в ИЖС часто приходится два на семью. Аналогично дела обстоят и с социальной инфраструктурой: девелоперы, реализующие проекты ИЖС, как правило, не возводят школы и детские сады»,— рассуждает госпожа Гречухина.

Все это, в свою очередь, создает сомнения по поводу данного типа жилья уже у потребителей, многие из которых хотели бы жить поближе к природе, но с городским комфортом, полагает она. «Не всем нравится убирать снег на участке или постоянно чинить что-то, как это часто бывает в собственном доме. Люди предпочитают отдать все это на откуп управляющей компании,— поясняет эксперт.— С моей точки зрения, самым востребованным в прилегающих к городу районах Петербургской агломерации будет среднеэтажная застройка с привычным людям набором сервисов и рабочих мест — мы видим устойчивый запрос на комфортную городскую жизнь на лоне природы».

АВТОМОБИЛИЗАЦИЯ ВСЕ ЕЩЕ ОТСТАЕТ Андрей Иванов, генеральный директор компании «Градостроительные компетенции», напоминает, что американское понятие «субурбия» обозначает характерный, преимущественно одноэтажный тип застройки, сложившийся после Второй мировой войны. Главным фактором, который способствовал росту пригородов в послевоенной Америке, выступил быстрый рост автомобилизации. «Уровень автомобилизации в России несравним с уровнем автомобилизации в Америке, он почти в два раза меньше при сопоставимых географических расстояниях. Если у них на тысячу человек приходится восемьсот машин, то у нас — всего четыреста. Развитие малоэтажных пригородов повлечет за собой дополнительные расходы на строительство улично-дорожной сети, в том числе предусматривающей движение маршрутного общественного транспорта. Решение вышеуказанных проблем потребует системного подхода и, соответственно, привлечения крупных частных или государственных застройщиков, которые смогут построить необходимую транспортную, социальную и инженерную инфраструктуру. В то же время финансовая эффективность реализации таких проектов сомнительна, и без помощи государства частным компаниям здесь не обойтись»,— полагает эксперт.

ВЫГОДА СОМНИТЕЛЬНА Елена Аккуратова, директор по маркетингу «Охта Групп», отмечает, что малоэтажные проекты с развитой инфраструктурой и в локации с хорошей транспортной доступностью гораздо меньше подвержены рыночным колебаниям, чем типовая застройка в черте города. «Если говорить о масштабной типовой застройке полей, то в данный момент это часто экономически невыгодно. Слишком большие затраты на инфраструктуру, высокая (с точки зрения индивидуальных домов) стоимость земли и неготовность покупателей приобретать жилье в проектах с высокой удаленностью и неразвитостью района в целом»,— поясняет она.

Виталий Коробов, генеральный директор Element, говорит, что весь юг Петербурга активно прирастает малоэтажными проектами. «Понятно, что это продиктовано высотными регламентами, поскольку рядом расположено Пулково. Но мы видим, что такой формат пользуется спросом у покупателей недвижимости. Люди предпочитают жить в локации с менее плотной застройкой, пусть даже с худшей транспортной доступностью»,— говорит он. Эксперт добавляет, что основными сложностями таких проектов являются дорогие коммуникации, отсутствие рабочих мест рядом с домом и необходимость строительства социальной, досуговой и иной инфраструктуры.

«Таунхаус как формат в Петербурге пока распространения не получил, однако строительство „типовых" поселков в формате ИЖС активно развивается. Полагаю, в ближайшие пару лет развитие получит северное направление, где рядом есть выезды на ЗСД: например, то же Мистолово и Токсово, а также локации близ Зеленогорска»,— прогнозирует господин Коробов.

Генеральный директор ООО «Город-спутник Южный» Сергей Хромов также указывает, что юг агломерации сейчас действительно развивается малоэтажными районами, но они принципиально отличаются от субурбий в классическом понимании (районов с однотипными бюджетными одноэтажными домами). «Людям, приобретающим здесь жилье, важны городская инфраструктура, места досуга и отдыха, учебные заведения, возможность найти работу недалеко от дома, транспортная доступность и экологичность района»,— указывает он.

Ольга Шарыгина, вице-президент Becar Asset Management, рассуждает: «Мы уже активно врываемся в тему малоэтажных субурбий. Первыми, конечно, были обычные коттеджные поселки (без продукта), а также поселки с таунхаусами. Сейчас загородно-пригородные проекты более разнообразные и включают разные типы домов, в том числе малоэтажные». По ее мнению, в таких проектах важны транспортная доступность до города, инфраструктура в локации (магазины, школы, больницы), относительная однородность соседей, безопасность.

«Альтернативой является малоэтажное городское строительство, но чаще всего цена земли не позволяет создать адекватный по стоимости квадратного метра малоэтажный продукт»,— подчеркивает она.

ПЕРСПЕКТИВЫ ЕСТЬ Евгений Жуков, генеральный директор компании «Абсолют Строй Сервис», тем не менее, верит, что у Петербурга отличные перспективы для развития таких проектов. «Во-первых, все большее число людей, особенно после пандемии COVID-19 с его удаленкой, стало воспринимать дом или квартиру за городом как основное жилье, а не только как место для проведения выходных с семьей. Во-вторых, высотная и плотная застройка последних лет приграничных с Петербургом районов сформировала новый запрос населения на более комфортное, малоэтажное и экологичное жилье с меньшей плотностью населения и большим набором инфраструктурных функций. В-третьих, разница в стоимости жилья в черте города и за его пределами. За те же деньги покупатель может получить просторную квартиру с современной планировкой, панорамными окнами, высокими потолками, парковочным местом и небольшим двориком-патио. Поэтому такие проекты могут предложить более высокое качество жизни за счет экологичности, наличия собственной инфраструктуры и центров притяжения для семей. И мы видим, что все больше застройщиков сегодня обращают свой взор на загородные локации с хорошей транспортной доступностью, прорабатывая концепцию, позволяющую создать замкнутую экосистему в будущем проекте»,— делится господин Жуков.

Главное условие для жильцов малоэтажных пригородов — наличие автомобиля. «Однако для категории покупателей такой недвижимости это не является проблемой: они владеют как минимум одним автомобилем на семью, часто — двумя»,— замечает он.

Альтернативой же таким проектам могут быть жилые комплексы с концепцией «город в городе», где многоэтажные и малоэтажные дома комбинируются, создавая гармоничное и комфортное пространство. «Однако такие успешные примеры в Петербурге сегодня можно пересчитать по пальцам»,— указывает господин Жуков.

Сергей Софронов, коммерческий директор ГК «ПСК», говорит: «Гигантская, до горизонта, субурбия обречена, если в ее составе нет распределенных центров занятости. В противном случае маятниковая миграция будет достигать таких размеров, что экономические и временные затраты каждого отдельно взятого домохозяйства на перемещения будут нивелировать смысл переезда в пригородные зоны».

Исторические пригороды Петербурга пока не аккумулируют вокруг себя какую-то серьезную массу рабочих мест, замечает он. «Они есть, но для полноценного развития через масштабное малоэтажное строительство вокруг пригородов нужно больше. И это на фоне нехватки персонала в городе. То есть процесс будет в некоторой степени конфликтовать с потребностями городской экономики»,— рассуждает господин Софронов.

Тем не менее Петербург никуда не денется от развития малоэтажной застройки в линии границ с областью, а затем и глубже. «Нехватка пятен в городской черте вынуждает девелоперов идти дальше от центра. А покупателей привлекает стоимость квадратного метра, с учетом того, что характеристики такой недвижимости не относятся к компромиссным»,— заключает он. ■