Татьяна Елекоева

Пока только перспективы

Новые околопортовые территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области имеют большой потенциал, однако пока он не реализован. По мнению экспертов, активные действия по освоению этих локаций начнутся только после того, как полноценно заработает базовая портовая функция.

Историческая часть Большого порта Петербурга расположена в Кировском районе города, и ключевыми недостатками этой локации, по словам Виктории Константиновой, директора по оценке NAI Becar в Санкт-Петербурге, является ее удаленность от центра города, окружающая депрессивная промышленная застройка, а также неразвитая транспортная инфраструктура. «В настоящее время этот вопрос постепенно решается – например, ситуация в районе дороги на Турухтанные острова значительно улучшилась. Однако в целом территории Большого морского порта по-прежнему имеют плохую транспортную доступность. При этом отсутствие в порту инфраструктуры – гостиниц, супермаркетов и других коммерческих объектов – не позволяет сегодня принимать крупные морские лайнеры», – комментирует эксперт.

Между тем инициировать девелоперскую активность в этих местах практически невозможно. «Развитие основной части порта сдерживает ограниченность территории, поскольку расширяться больше некуда, а также ограничения по пропускной способности дорожной системы», – подтверждает Андрей Косарев, генеральный директор компании Colliers International в Санкт-Петербурге.

По словам Виктории Константиновой, в текущей ситуации инвесторы не проявляют интереса к строительству жилых и коммерческих объектов вблизи портов. «Перспективы развития припортовых территорий сомнительны в силу наличия большого объема производственных площадей, требующих реконцепции – например, в окружении Обводного канала», – комментирует эксперт.

Расположение Большого порта Петербурга в городской черте, несомненно, имеет свои плюсы, поскольку часть грузополучателей находится непосредственно в мегаполисе и расстояние от порта до складских и торговых точек оказывается минимальным. В то же время, по словам Александра Паршукова, директора по инвестициям АО «ВТБ Девелопмент», совершенно очевидно, что большая часть промышленной инфраструктуры должна располагаться за пределами центральной части города.

«Территория Большого порта огромна, и с точки зрения градостроительства перевод грузопотоков за пределы центра Санкт-Петербурга дал бы огромный импульс развитию новых кварталов и общественных пространств. Опыт развития подобных территорий уже есть в целом ряде городов Европы, и при грамотном планировании этот опыт оказывается чрезвычайно успешным», – считает Александр Паршуков.

В связи с этим в 2008 году Комитет по транспортно-транзитной политике Санкт-Петербурга разработал концепцию постепенного переноса портовых терминалов из черты города посредством развития аванпортов на подступах к городу с целью расширения территории Большого порта Санкт-Петербурга. «Идея аванпортов вызвана к жизни тем обстоятельством, что экстенсивное развитие территории собственно порта Санкт-Петербург полностью невозможно, а интенсивно развивать старое очень затратно – проще построить новое», – объясняет Андрей Гауз, эксперт по мультимодальному транспорту компании «Просперити Проджект Менеджмент».

МАЛОВАТО МЕСТА

В соответствии с концепцией одним из ключевых грузовых районов Большого порта Санкт-Петербурга должен стать аванпорт Бронка, который начнет свою работу по обработке грузов 15 ноября 2015 года.

Под стройку нового перегрузочного комплекса, реализация которого началась в 2011 году, было выделено три земельных участка на южном побережье Финского залива общей площадью 45 га – в районе железнодорожной станции Бронка на окраине города Ломоносова. Застройщиком и инвестором проекта многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка» стала компания «Феникс» (входит в холдинг «Форум»).

По словам Александра Паршукова, новый аванпорт имеет идеальное местоположение, благодаря непосредственной близости к КАД, западное полукольцо которой имеет низкую загрузку. «Я считаю, что юго-западная часть города, включающая Петродворцовый район, имеет большой потенциал для развития. Единственный крупный проект, помимо порта Бронка, здесь – это индустриальный парк “Марьино”, где уже сейчас можно разместить производственные предприятия, для которых порт важен как транспортный хаб», – комментирует эксперт.

Антон Финогенов, генеральный директор Института территориального планирования «Урбаника», также считает, что теоретически Бронка дает импульс к активному развитию участков, прилегающих к порту. «Бронка находится ближе к Санкт-Петербургу и уже сейчас имеет удобный автомобильный подъезд по КАД. Соответственно, существует потенциал развития не только сервисных промышленно-логистических направлений, но и деловых и гостиничных функций, обслуживающих портово-таможенные мощности», – рассказывает г-н Финогенов.

Однако территория вокруг порта Бронка, по словам эксперта, достаточно плотно застроена, там мало земель сельскохозяйственного назначения, которые можно вовлечь в градостроительную деятельность. «При сценарии быстрого расширения порта этих земель может хватить не более чем на 7–8 лет активного развития. Стратегически развитие сервисных функций будет вынуждено уйти либо в тыловые зоны, либо на дорогостоящие новые намывные территории – впрочем, для этого есть серьезные природоохранные и гидрологические ограничения», – считает Антон Финогенов.

Жесткая конкуренция со странами Прибалтики и Скандинавии – одна из основных особенностей портово-причальных и терминальных комплексов Российской Федерации на Балтике

Не очень перспективна эта территория и с точки зрения развития жилых проектов. «Жилищное строительство, тяготеющее к этому транспортному образованию, малопривлекательно – проще решить вопросы с реновацией городского жилищного хозяйства в Ломоносове, – уверен Андрей Гауз. – Тем более что с транспортной доступностью в этой локации проблем нет».

На сегодняшний день вблизи порта Бронка планируется реализовать только один девелоперский проект – индустриальный парк стоимостью $240 млн, включающий контейнерный терминал, склады и производственные корпуса, за реализацию которого взялась компания «Новая земля». Остальные заявленные проекты либо заморожены, либо находятся в подвешенном состоянии.

Андрей Косарев, Colliers International в Санкт-Петербурге

ВСЕ БУДЕТ, ТОЛЬКО ПОЗЖЕ

Намного больше перспектив с точки зрения строительства зданий как жилого, так и коммерческого назначения имеет морской торговый порт Усть-Луга, расположенный в Ленинградской области, в Лужской губе Финского залива Балтийского моря, вблизи поселка Усть-Луга.

По мнению Андрея Кроткова, генерального директора УК Zeppelin, расположение порта Усть-Луга на границе РФ и Европейского союза имеет большое значение для экономики страны. «Жесткая конкуренция со странами Прибалтики и Скандинавскими странами – одна из основных особенностей портово-причальных и терминальных комплексов Российской Федерации на Балтике, – подтверждает Андрей Гауз. – Однако пока у конкурентов качество транспортных операций объективно выше, интенсивность – аналогично, скорость обработки – вне конкуренции».

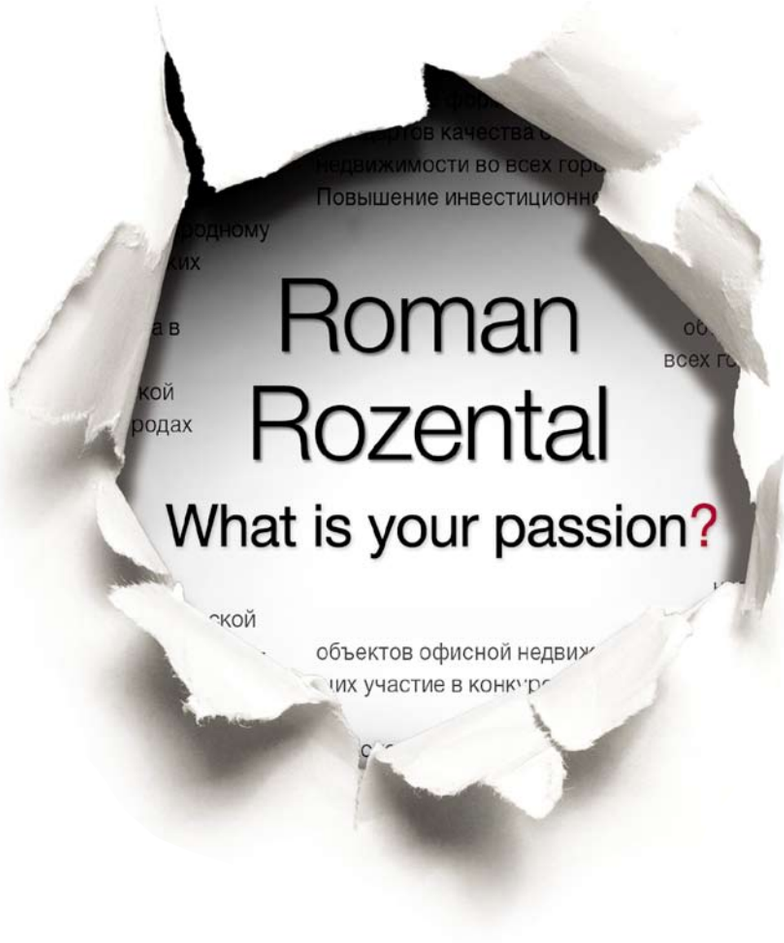
Тем не менее Андрей Кротков утверждает, что в перспективе данный порт сможет конкурировать с Санкт-Петербургским торговым портом и отберет часть грузопотоков у конкурирующих портов Таллинна, Риги, Вентспилса и Клайпеды. Уже сейчас Усть-Луга по грузообороту занимает

Андрей Кротков, УК Zeppelin

Уже сейчас Усть-Луга по грузообороту занимает авангардные позиции – несмотря на санкции, объем грузооборота порта за январь-сентябрь 2015 года составил более 3,2 млн т, что на 10,5% превышает показатель аналогичного периода прошлого года

авангардные позиции – несмотря на санкции, объем грузооборота порта за январь–сентябрь 2015 года составил более 3,2 млн т, что на 10,5% превышает показатель аналогичного периода прошлого года.

Однако отсутствие сервисной инфраструктуры, жилья и адекватных объектов социально-бытового назначения, по словам Андрея Гауза, значительно снижает привлекательность порта. «Существующие проекты, озвученные в самых высоких инстанциях, должны, по идее, решить эти проблемы», – полагает эксперт.



По его мнению, наиболее интересны два направления: создание гостинично-сервисной инфраструктуры и массовое жилищное строительство, рассчитанное на средний исполнительский состав работников транспортного звена. «С началом реализации планов строительства перерабатывающих предприятий и мультимодального комплекса в тылу порта потребность в жилых домах для среднего класса и выше будет весьма значительна. Потребность в гостиничном и сервисном обеспечении также на порядок вырастет», – уверен Андрей Гауз. Разумеется, появится необходимость и в торговой функции, но, по мнению Александра Паршукова, она будет развиваться позже – по мере формирования достаточных людских потоков.

Андрей Косарев добавляет, что в этой локации также было бы логично развивать складские комплексы, контейнерные терминалы, возможно, производственные комплексы. Собственно говоря, процесс уже пошел, поскольку в сентябре 2015 года зарегистрированная в Швейцарии компания Dega Group приобрела за 30 млрд рублей земельный участок площадью 200 га в Усть-Луге с целью строительства в этой локации индустриального парка. Он станет частью проекта московской компании «Мультимодальный комплекс “Усть-Луга”», ранее выкупившей за 420–450 млн рублей территорию площадью 3000 га в деревне Вистино под возведение промышленного комплекса с грузовым аэропортом, складами и бизнес-парком. Общий объем инвестиций в реализацию всего проекта со стороны компаний-участников предположительно составит около 110,8 млрд рублей, а вот сроки реализации по-прежнему не известны.

Помимо индустриальной зоны, непосредственно примыкающей к территории порта, в Усть-Луге строится новый город, где до 2025 года должно появиться около 1 млн кв. м нового мало- и среднеэтажного жилья. Первые дома, построенные компанией «Портжилстрой», уже были введены в эксплуатацию в начале 2013 года. Также были озвучены планы по возведению отельного комплекса уровня 2–3 звезд стоимостью $10 млн, гостиничная функция которого будет ориентирована прежде всего на проживание водителей фур, экспедиторов, членов экипажа судов, а развлекательная – на жителей поселка. Также существует проект создания общественно-делового центра на территории порта.

Впрочем, некоторым планам уже более 7–8 лет, но в стадию реализации они так и не вошли. Андрей Гауз объясняет это тем, что стоимость земли и цена сопряжения с коммуникациями уже сейчас многократно превышают разумный предел. Именно эти факторы, по мнению эксперта, значительно тормозят развитие девелоперских проектов в Усть-Луге.

ДОЖДЕМСЯ ПОТОКОВ

По словам Александра Паршукова, и Бронка, и Усть-Луга являются масштабными проектами, и, как следствие, каждый из них в той или иной степени повлечет за собой развитие прилегающих территорий, в том числе и под общественно-деловую застройку. «Однако это произойдет не сразу: прежде всего должна начать полноценно работать базовая портовая функция, которая привлечет новые грузовые и людские потоки, а вслед за тем бизнес определит наиболее эффективные места и форматы объектов для развития – благо свободных территорий вблизи обоих портов достаточно», – заключает Александр Паршуков. CIRE