

ЖИТЬ НА ДЕБАРКАДЕРЕ

В РОССИИ ТАК И НЕ УВЕНЧАЛИСЬ УСПЕХОМ ПОПЫТКИ ОРГАНИЗАЦИИ ЖИЛЬЯ НА ДЕБАРКАДЕРАХ. ХОТЯ ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ ЭТОГО ЕСТЬ. ТЕМ БОЛЕЕ В ПЕТЕРБУРГЕ.

ВАЛЕРИЙ ГРИБАНОВ

Жилье на воде широко распространено во Франции, Нидерландах, Великобритании. Дебаркадеры используются и в Скандинавии — на них размещаются гостиницы. Преимущество такого дома в европейских странах — в относительной дешевизне по сравнению с обычной квартирой.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СТИМУЛЫ Дмитрий Ковальчук, генеральный директор компании «Пробизнес-Девелопмент», отмечает: «Во Франции жилье на дебаркадере не облагается налогом на недвижимость — то есть для французов это реальный способ сэкономить».

«Массовость существования жилья на воде в отдельных странах обусловлена историческими фактами, — полагает Светлана Ким, директор по развитию ГК AAG. — Возникновение и популяризация такого рода жилья уникальны и обусловлены самобытностью развития каждого региона в отдельности. Причинами распространения плавучих домов были дороговизна и отсутствие участков под строительство на суше. Петербург же застраивался планомерно, а схожие с европейскими проблемы развития решались иными способами».

«В российских условиях такое жилье не всегда становится дешевле. Получение согласований на подключение всех необходимых коммуникаций, получение согласований на размещение и стоянку жилья, отсутствие законодательных правил, предусматривающих возможность регистрации в таком жилье, — все это делает проекты менее привлекательными. Да и сама администрация города не проявляет интереса к реализации подобных проектов. Пока в Петербурге дебаркадеры используются как рестораны. Но и их число постепенно сокращается», — говорит Вероника Лежнева, руководитель отдела исследований Colliers International в Санкт-Петербурге.

Тем не менее попытки привить этот формат на отечественном рынке недвижимости были. В частности, в 2006 году один из застройщиков заявлял проект с апартаментами, размещенными на дебаркадерах Москва-реки. Однако проект так и не был реализован.

Дмитрий Ковальчук поясняет: «Для получения разрешения на установку дебаркадера на Москва-реке, например, требуется не менее двух лет и около 25 согласований в таких ведомствах, как ГУП „Мосводоканал“, Министерство природных ресурсов, Москомархитектура, Госсанэпиднадзор и пр. Таким образом, для девелоперов формат не выглядит привлекательным — подобные проекты сложны в реализации и могут появляться разве что в самом высоком ценовом сегменте, по индивидуальному заказу».

Ирина Могилатова, управляющий партнер агентства недвижимости TWEED, полагает, что формат не имеет больших перспектив на отечественном рынке прежде всего в силу климата: «Даже в Амстердаме подобное жилье выглядит не слишком уютно и эстетично. Что говорить о российских зимах с их −20°C? Для столичного рынка недвижимости, как и для российского вообще, эта тема не выглядит жизнеспособной».



ПЛАВУЧИЕ РЕСТОРАНЫ НА МОСКВА-РЕКЕ В РАЙОНЕ ФРУНЗЕНСКОЙ НАБЕРЕЖНОЙ ДЕМОНСТРИРУЮТ ВОЗМОЖНОСТИ НЕДВИЖИМОСТИ НА ВОДЕ. НО ПОДОБНЫХ ЖИЛЫХ ПРОЕКТОВ В РОССИИ ПРАКТИЧЕСКИ НЕ СУЩЕСТВУЕТ

Арсений Васильев, генеральный директор ГК «Унисто Петросталь», считает, что препятствиями успешной реализации проектов дебаркадеров являются и непригодность петербургских набережных к подключению таких проектов к коммуникациям, и отсутствие законодательной базы, четкой позиции по вопросу недвижимости на воде у Росприроднадзора, а также менталитет российских граждан.

Владимир Спарак, заместитель генерального директора АН «АРИН», к сложностям относит и то, что вся прибрежная зона и акватория находятся в федеральной собственности, поэтому все согласования нужно будет проводить именно на федеральном уровне.

КОЛЛЕКЦИОНЕРЫ Впрочем, свои приверженцы у такого жилья есть. Оно сегодня является скорее эксклюзивным вариантом, доступным немногим состоятельным людям.

Директор департамента новостроек NAI Bescar Полина Яковлева полагает, что потенциальными пользователями данного формата могли бы быть обеспеченные люди, владеющие несколькими объектами жилой недвижимости, так называемые коллекционеры эксклюзивных товаров. «Разумеется, данный формат не был бы массовым из-за своей дороговизны, ведь стоимость дома на дебаркадере может составлять около \$1,5 млн. Данные объекты могли бы пользоваться спросом в первую очередь в силу сильной имиджевой составляющей», — говорит госпожа Яковлева. Арсений Васильев оценивает стоимость жилья на воде несколько ниже — по его мнению, стоимость дебаркадера с арендой набережной обойдется в полмиллиона евро.

Но даже за большие деньги в черте Петербурга решить вопрос с установкой дебаркадера вряд ли возможно. Сергей Богданчиков, управляющий директор Origin Capital, отмечает, что в черте города реализация жилых проектов на воде маловероятна: «Если речь идет именно о потенциальном, а не реальном

спросе, то теоретически он есть в городах с высокой плотностью застройки при большой численности населения и обильным водным пространством на территории города, которое может использоваться при дефиците свободных площадей. Вряд ли разрешат возводить дома на воде прямо в Петербурге, учитывая то, что город стремится развивать водный транспорт. Нева является частью Волго-Балтийского водного пути с большим трафиком. Ударная волна от проплывающих судов будет врезаться прямо в стены такого дома. На петербургских каналах это также невозможно, поскольку недостаточно пристани для таких домов». Впрочем, господин Богданчиков говорит, что небольшое количество предложений по продаже таких объектов можно встретить во Всеволожском и Петродворцовом районах. Стоимость, по его словам, в среднем составляет 30–70 тыс. рублей за квадратный метр».

Но и в Ленобласти застройщики не спешат осваивать этот сегмент, а ограничиваются заказами плавучих коммерческих объектов — ресторанов, бань, клубов. Валерий Трушин, руководитель департамента консалтинга East Real, говорит: «В пригородах нет большого смысла реализовывать подобные проекты, поскольку, во-первых, здесь и так строится большое количество жилых проектов в различных ценовых сегментах, а во-вторых, достаточно земельных участков для дальнейшего развития жилищного строительства».

КОМУ ЭТО НАДО Александр Веселов, директор по развитию Astera в альянсе с BNP Paribas Real Estate, добавляет, что под нецелевое назначение части набережных и акватории город не выделял с 2007 года. Впрочем, он полагает, что потенциальный спрос на недвижимость на воде существует, однако объективно оценить его невозможно, так как рынок не сформирован. «Безусловно, строительство и управление такими объектами существенно дешевле „сухопутных“ аналогов», — уверен Александр Веселов.

Евгений Богданов, генеральный директор финского проектного бюро Rumpu, считает, что сейчас властям и не нужно упрощать процедуры выдачи разрешений для организации домов на воде: «В Петербурге до сих пор не освоены внушительные территории так называемого „серого“ промышленного пояса, поэтому в первую очередь нужно решать вопросы редевелопмента, а не строительства жилья на дебаркадерах. В этом вопросе нельзя сравнивать наш город с Амстердамом или Парижем, где земельный ресурс давно и грамотно освоен. Строительство жилья на воде в Петербурге станет актуальным лет через пятьдесят, не раньше».

Арсений Васильев более оптимистичен. Он полагает, что строительство дебаркадеров в России, в частности в Санкт-Петербурге, будет вполне возможно лет через пятнадцать-двадцать. Пока же водное пространство более успешно осваивает коммерческий сегмент. «На мой взгляд, вполне эффективно можно реализовать практически любую функцию — от заведения общественного питания до выставки произведений искусства, — говорит Максим Клягин, аналитик УК «Финам Менеджмент». — И почти любой рационально исполненный проект с учетом текущей стоимости аренды на традиционном рынке коммерческой недвижимости будет, полагаю, рентабельным».

Хотя и здесь не все идет гладко. Светлана Ким считает, что в высокий туристический сезон успехом могли бы пользоваться гостиницы на воде, однако невнятная эффективность таких проектов, риски с заполняемостью и сезонностью, правовая и инженерная неопределенность являются причинами отсутствия таких объектов: «На сегодняшний день единственная гостиница на воде, которая мне известна, дрейфует в водах Большой Невки на протяжении многих лет, и по неуставленным причинам она до сих пор не востребована постояльцами». ■