

Ленинградская областьтенденции

«Ни одной жалобы от застройщиков я не получал»

— баланс —

с13 — Кто за этим следит?
— Теперь мы. Если в новом доме предусмотрено медицинское учреждение, мы, прежде чем дать разрешение на ввод в эксплуатацию, приглашаем комитет по здравоохранению Ленинградской области, чтобы выработать путь взаимодействия с застройщиком и застолбить на назначение этого объекта. Обычно застройщику выгодно сдать это помещение организации, которая оказывает платные медицинские услуги, при этом медуслуги должны оказываться и по полисам ОМС. Мы, условно говоря, обеспечиваем этой организации здравоохранения сбыт, ведь за обслуживание таких пациентов она получает свои деньги из фонда ОМС.

Там, где в проекте есть поликлиника, она должна стоять. У нас пока только один случай, когда участок под поликлинику есть, а она не построена. Эта история тянется с 2006 года, когда «Квартал 17А» начал реализацию своего проекта на границе города и Ленинградской области в районе Колпино.

— **Есть ли объект, которого вы ждете, которым будете гордиться?**
— Вы знаете, причин для гордости очень много, но заниматься этим процессом некогда. Шучу. Самая главная для нас награда — это отсутствие претензий к объекту в процессе его эксплуатации. Если говорить о голубой мечте, это реализация того тезиса, того направления, которое дал губернатор Александр Дрозденко на выборах в прошлом году.

Как любитель хоккея, вам скажу, что в Финляндии норматив — одна ледовая арена на 27 тыс. человек. У нас сейчас получается одна на 220 тыс. человек. В Финляндии живет 4 млн человек, в Ленинградской области — 1,8 млн, при этом сборные конкурируют на государственном уровне. Потому что там есть где тренироваться. Поэтому надо создать базу на территории Ленобласти, чтобы у нас не только волейбол был региональным видом спорта, но также и хоккей. В поселке имени Морозова существует профессиональная команда Молодежной хоккейной лиги, «Варяги» называется, но там пока нет ни одного воспитанника области.

Это все вытекает из социальных стандартов. Если мы обеспечим людей кинотеатрами, местами в художественной школе, музыкальной школе, тогда они и поедут в тот же Тихвин, где есть и рабочие места, и квартиры, где можно жить.

— **Куда же распределяются средства из адресной инвестиционной программы?**

— В основном это деньги на те территории, где нет массового жилого строительства. Объекты по всей территории Ленобласти: школа в поселке Вознесение, физкультурно-оздоровительный комплекс в городе Сланцы, в деревне Плодовая Приозерского района. В этом году мы начинаем строительство большого волейбольного центра в городе Сосновы Бор — у нас есть профессиональная команда «Динамо Ленинградская область», кото-



АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВ

Михаил Москвин в своей работе руководствуется прагматичной целью сбалансировать создание комфортной социальной среды жизни и строительство коммерческого жилья

рая играет в Первой лиге первенства РФ и занимает там первое место, а на следующий сезон, вполне возможно, выйдет в Суперлигу. В прошлом году введены в эксплуатацию ледовый дворец в Кингисеппе, в Киришах. Завершаем долгострои, которые были у нас: детский сад в Выборге, в Шлиссельбурге, где по ходу строительства приходилось менять подрядчика.

— **Какой при этом план по вводу жилья?**
— Сохранить сегодняшние параметры. В 2015 году введено 2,3 млн квадратных метров. В начале февраля я представлял отчет в Министерстве строительства, работа наша за 2015 год признана положительной, в том числе и по вводу жилья экономкласса (1,5 млн кв. м). Сейчас в процессе строительства еще почти 9 млн кв. м. То есть задел есть на четыре-пять лет вперед. За количеством мы сейчас не гонимся. Наша задача — повысить качество даже не столько домов, сколько всей территории, где они строятся. Например, сегодня уже обеспеченность транспортом достаточно высокая, мы сейчас рассматриваем норматив 400 машин на 1 тыс. человек.

РЕГИОН ПРИБЫЛИ

Шведская компания «NCC Жилищное строительство» занимается жилищным строительством в восьми европейских странах, включая Россию. По мнению Александра Свинолобова, директора по развитию, с точки зрения бизнеса приятнее работать в той стране, где есть возможность спокойно заниматься делом, получая стабильный доход. Российский бизнес, в частности строительный рынок Ленинградской области, один из самых прибыльных для компании.

Скандинавские страны сейчас переживают настоящий жилищный бум. Поэтому работать в Скандинавии сейчас приятнее всего. Россия для компании остается важным регионом присутствия. Одни рынки растут, другие замедляются, со временем маятник качнется в обратную сторону. При этом, например, в России по сравнению с другими странами, где мы работаем, один из самых коротких сроков, требуемых для получения разрешения на строительство. Так что российский рынок интересен как с точки зрения прибыльности, так и с точки зрения более быстрых сроков реализации проектов в сравнении с другими странами.

Все застройщики повсюду ждут стабильности в развитии, последовательности принятия решений, преемственности градостроительной политики. В противном случае бизнес будет терять интерес к региону, так как будут повышаться риски незапланированного изменения проектов уже в процессе их реализации. Сегодня мы видим в Ленинградской области довольно стабильную ситуацию благодаря тому, что руководство области удается выдерживать единую градостроительную политику для всех заинтересованных сторон. Как следствие, облик Ленинградской области сильно меняется. Рост жилищного строительства влечет за собой улучшение социальной и инженерной инфраструктуры, развитие малого бизнеса.

Записал Олег Трубецкий

ЗАГОРОДНАЯ НЕДВИЖИМОСТЬ

В прошлом году объем сделок на рынке загородной недвижимости Петербурга и Ленобласти сократился почти на треть. И похоже, в 2016 году выход новых проектов на региональный рынок будет заморожен, так как уже сейчас предложения превышают спрос. Покупатели выжидают.

2015 год был непростым для девелоперов, и под конец года негативные тенденции усилились. «Спад выражался в уменьшении количества сделок и, что мне кажется важнее, их качественных показателей. Граждане приобретали все более дешевые участки, а готовых домов покупали все меньше. По сравнению с уровнем 2014 года продажи домов и участков с подрядом упали очень существенно», — рассказывает маркетолог-аналитик ЗАО «БФА-Девелопмент» Екатерина Белева. По данным экспертного бюро «Сперанский», на рынке было заключено на 28% меньше сделок, чем в 2014 году. Выручка девелоперов при этом сократилась на 40% по сравнению с прошлогодней.

Замкнутый круг

Девелоперы, уловив изменение спроса, стали предлагать более дешевые и популярные варианты. Одной из тенденций 2015 года стало то, что в Ленобласти в прошлом году практически не было новых поселков, где продавались бы только коттеджи или участки с подрядом. В прошлом году на участки без подряда пришлось большинство сделок. В 2015 году на рынок вышли несколько десятков новых проектов, где продаются участки без подряда. Как полагают господа Белева, в основном их реализуют не опытные девелоперы, а новички в загородном девелопменте. Напротив, в поселках, в которых предлагались только коттеджи, таунхаусы или участки с подрядом и где исключена продажа участков без подряда, объем предложения резко снизился — в среднем на 40%.

«На рынке встречаются проекты, которые реализуются компанией, состоящей из одного человека: генеральный директор — он же продавец. Как правило, в таких проектах сделок нет годами. В конце года такие девелоперы нередко перестают отвечать на звонки либо навсегда, либо до весны», — рассказывает Дмитрий Сперанский, руководитель экспертного бюро «Сперанский».

Тамара Попова, руководитель отдела исследований Knight Frank St. Petersburg, подсчитала, что по итогам 2015 года на загородном рынке Петербурга в продаже находится 449 коттеджных поселков. По сравнению с прошлым годом их количество увеличилось незначительно — на 2%. В течение 2015 года

Рынок загородной недвижимости Ленинградской области и СПб			
Год	Участки	Коттеджи	Таунхаусы
2012	56,0%	7,6%	34,6%
2013	59,0%	7,9%	33,0%
2014	71,2%	5,8%	23,0%
2015	81,3%	2,7%	16,0%

Источник: экспертное бюро «Сперанский»

в продажу вышло 78 новых объектов (включая очереди), при этом завершились продажи в 54 объектах (включая очереди). По данным директора по маркетингу ООО «Н+Н» Майи Афанасьевой, в продаже сегодня находится около 37,2 тыс. объектов. За прошлый год количество проектов таунхаусов на рынке сократилось на 9,6%, а суммарное число объектов в них — на 2,6%. «На конец четвертого квартала 2015 года объем этого сегмента составил 6,8 тыс. штук (47 поселков), а доля непроданных объектов оценивалась в 40% (2,7 тыс. объектов)», — сообщила госпожа Афанасьева.

Аналитики экспертного бюро «Сперанский» отмечают: «Качество приобретаемой земли ухудшилось. Если в 2014 году покупатели платили в среднем 168 тыс. руб. за сотку, то в этом — лишь 150 тыс. руб. Так как цены предложения у большинства застройщиков не снижались, это означает, что покупатели жертвуют качеством приобретаемых объектов».

«Рынок попал в замкнутый круг. Застройщики не рискуют вкладываться в строительство, пока не подпишут договор купли-продажи дома. Покупатели не рискуют вступать в такие отношения на этапе голого участка под обещания застройщика. Чтобы сдвинуть ситуацию с места, кто-то должен рискнуть. Но вряд ли это будут покупатели», — резюмирует Дмитрий Сперанский.

По данным экспертного бюро «Сперанский», сейчас в списке приостановленных числится 166 малозатяжных проектов. Стоит заметить, что это произошло не вдруг — такое количество поселков накопилось с 2002 года. В них «зависло» больше 7 тыс. участков, 2 тыс. коттеджей (как правило, это участки с обязательным подрядом, готовых непроданных домов немного), 1,3 тыс. таунхаусов и 5,6 тыс. квартир.

Еще одной тенденцией сделок 2015 года стало то, что землю стали реже покупать в инвестиционных или спекулятивных целях — сейчас таких покупок единицы. «Цены в востребованных поселках не снижались, подешевели только неликвидные варианты», — говорит господа Белева.

— **Как вы оцениваете дорожную ситуацию в целом?**

— По-разному. В целом она везде сложная, а в Кудрово, Мурино, Девяткино, Буграх, во Всеволожске — микрорайонах, где появляется большое количество домов, она очень сложная. Поэтому мы провели ряд мероприятий с застройщиками, где решали эти проблемы. Например, проект продолжения Пискаревского проспекта от КАД в обход Мурино и Новодевяткино. Проект делают застройщики, а реализацию будем планировать по концессионному соглашению, эксплуатироваться дорога будет на платной основе. Группа ЛСР, группа компаний ЦДС и банк ВТБ заявили о том, что они рассматривают возможность участия в этой концессии.

— **Говорилось о том, что при изменении порядка выдачи разрешений на строительство и ввода зданий в эксплуатацию возникнут «шероховатости». Соблюдаются ли сейчас сроки согласования при работе с девелоперами?**

— Разрешения на строительство у нас выдает комитет государственного строительного надзора. Сейчас шероховатость только одна — объем строительства большой, а людей не хватает. Но сроки рассмотрения нормативные, по Градостроительному кодексу — десять рабочих дней. Они соблю-

даются. Отказов процент достаточно высокий, но пока ни одной жалобы от застройщиков я не получал, что мы нарушили сроки или дали непропорциональный отказ. На стадии рассмотрения проекта при получении заявления на выдачу разрешения мы видим те сложности, которые могут возникнуть в процессе строительства, даем свои замечания, и застройщику эта информация крайне полезна. Мы, по сути, выступаем как отдел качества по приемке проектных работ, которые девелопер заказал на стороне.

— **Но, судя по вашему ответу, качество документации страдает.**

— Да, процент брака высок. От 30% до 40%. Но отказы имеют технический характер, то есть через две недели замечания устраняются, документация поступает к нам повторно, и мы выдаем разрешение. Зато застройщик получает документацию, по которой он будет уверенно строить и по которой при осуществлении госстройнадзора в будущем ни у кого проблем не будет.

— **Упоминалась разработка закона о предоставлении земли под линейные объекты.**

— Сегодня по Градостроительному кодексу любой линейный объект обязан иметь проект планировки, а это деньги и время. Мы хотим внести в рамках своих полномочий некоторые изменения в 38-й областной закон по объектам, которым не требуется разрешение на строительство, чтобы снять напряжение с ресурсоснабжающими организациями. Комитет по архитектуре этим занимается. Я все же надеюсь, что в первом полугодии 2016 года это выльется в какую-то законодотворческую инициативу.

— **Что вы думаете о последних поправках к закону о долевом участии?**

— По нашему мнению, туда вносится мало поправок. Правила часто меняются. Тут важно, с одной стороны, защитить покупателей, с другой — не навредить строителям. Важно сделать закон жестче. Особенно в части ответственности застройщика перед участниками долевого строительства. На территории Ленобласти сейчас строится 9 млн «квадратов», а обязательства застройщиков перед дольщиками — 100 млрд руб. И этим законом, конечно, ответственность застройщиков надо повышать.

Здесь есть хотелось бы, чтобы были поправки к закону о банкротстве. В нем уже есть специальный 7-й параграф, где участники долевого строительства идут по отдельной процедуре в конкурсном производстве. Однако процедура передачи ими объектов еще достаточно громоздкая. Самая хорошая мера — когда участники долевого строительства организуют жилищно-строительный кооператив, и ему в процессе банкротства передается жилой дом. Получив дом, они становятся застройщиком, а мы, как органы власти, помогаем им этот объект достроить. Уже в прошлом году 700 человек получили в Новодевяткино квартиры в домах, которые были достроены таким образом.

Беседовала Елена Большакова

Выйти скидку

По сведениям «Н+Н», к концу 2015 года средняя цена 1 кв. м на рынке коттеджей выросла во всех классах относительно того, что наблюдалась годом раньше. Господа Афанасьева подсчитала, что наибольший прирост средней цены зафиксирован в классе «элита»: +26%. «Изменение цены в высоком ценовом сегменте связано в основном с валютными колебаниями на рынке», — поясняет она. — На рынке таунхаусов также наблюдается повышение средней цены практически во всех ценовых категориях, за исключением группы «12–18 млн руб.». Здесь цена снизилась на 2,4%, до 83,1 тыс. руб. за 1 кв. м.

Иной точки зрения придерживается Тимур Нигматуллин, финансовый аналитик ИХ «Финам»: «Цены, по которым недвижимость выставляют на продажу, те же, что и в прошлом году. Однако для совершения быстрой сделки продавцу приходится соглашаться на дисконт 5–20% от первоначальной цены в зависимости от ликвидности объекта».

Сергей Степанов, директор по продажам компании «Строительный трест»: «Если подвести итоги года, то объем продаж по коттеджному строительству у нас за 2015 год составил 865 млн руб., что на 8% ниже, чем в 2014 году».

«Для загородной недвижимости 2016 год простым точно не будет. Девелоперы тех проектов, которые близки к завершающей фазе реализации, будут распродавать остатки, а также пытаться зарабатывать на эксплуатации, обслуживании поселков и сдаче «подвисях» объектов в аренду. Другие проекты, из-за того что девелоперы не рассчитали сил или столкнулись с неразрешимыми инфраструктурными проблемами, очевидно, пополнят сегмент неликвида. В остальном выход новых проектов на рынок будет заморожен, так как сейчас имеется слишком большой выбор предложений для удовлетворения и без того слабого спроса», — прогнозирует господа Белева.

«В 2016 году ожидаю резкого падения объемов ввода. Цены в рублевом выражении будут стагнировать. Спрос и ликвидность большинства объектов резко упадет», — уверен Тимур Нигматуллин.

Аналитики говорят, что для малозатяжного строительства особенно перспективны южные районы области: Гатчинский и Ломоносовский. Всеволожский район сохранит популярность, но в условиях активной застройки северного пояса города высотками малозатяжные проекты будут отступать все дальше от границ города.

Валерий Грибанов

ПИКОВЫЕ НАГРУЗКИ

Темпы строительства жилья в Ленинградской области намного опережают темпы строительства новых дорог. Большинство жителей новых районов работают в Санкт-Петербурге, а потому после ввода всех заявленных проектов маятниковые миграции населения неизбежно приведут к транспортному коллапсу на границе города и области. Уже сегодня очень непростая транспортная ситуация складывается на южном и восточном направлениях. Для решения транспортных проблем Ленобласти понадобится не только около 1,5 трлн руб., но и своевременное исполнение всеми подрядчиками и партнерами взятых на себя обязательств.

Наибольшие трудности наблюдаются сейчас на направлении Девяткино—Мурино (восточная часть города), а также Шушары (юг). По прогнозам Андрея Вересова, генерального директора агентства недвижимости «Метры», количество населения в Девяткино—Мурино к 2020 году вырастет на 200 тыс. человек. Аналогичная ситуация складывается на Кудровском и Всеволожском направлениях.

Плечом к плечу

Впрочем, проблемы с пробками в Девяткино и Мурино давно уже вызывают тревогу. Начальник отдела маркетинга ЗАО «БФА-Девелопмент» Яна Буимистре рассказывает: «Наиболее активное строительство жилой недвижимости ведется рядом со станцией метро «Девяткино» (единственной станции метрополитена, расположенной на территории Ленинградской области). Вагоны метро на станции «Девяткино» заполняются пассажирами так плотно, что на станциях, расположенных ближе к центру города, войти в вагон в часы пик становится проблематично. Уже сейчас возникает сложность и у автовладельцев с въездом в район этой станции метро и выездом оттуда. По словам жителей района, на выезд из жилого квартала может уйти до 30 минут».

Как считают эксперты, что-то похожее вскоре будет наблюдаться и в районе Кудрово. Заселено там пока меньше половины жилья, но транспортная инфраструктура уже работает на пределе. По мере застройки района Новогорелово будет ухудшаться ситуация и на Таллинском шоссе, в месте его пересечения с Колыцевой. В настоящее время активно обсуждается строительство дороги в обход поселков Мурино и Новое Девяткино, которая несколько улучшит ситуацию. Дорогу предполагается сделать платной, что может привлечь инвесторов, в том числе из застройщиков жилья. В случае успеха проекта опыт может быть распространен и на другие районы.

Впрочем, некоторые эксперты полагают, что со строительством обхода власти опоздали. «Ориентировочный срок строительства обхода Мурино составляет не менее трех лет, а за этот период в эксплуатацию введут основную часть объектов в зонах массовой застройки. Стоит отметить, что сейчас проект дороги оценивается в 5,5 млрд руб. и потянуть его в нынешней экономической ситуации самостоятельно власти не смогут. Пока запланировано участие частных инвесторов, среди которых называются компании ЦДС, «Группа ЛСР» и банк ВТБ. Однако их вложения покроют лишь часть затрат, а остальное должен предоставить федеральный бюджет. О выделении федерального финансирования региональным властям только предстоит договариваться», — отмечает Дмитрий Панов, генеральный директор ГК «Доверие». Он полагает, что только за счет строительства новых трасс с самой Ленинградской области решить существующую проблему невозможно, путепроводы еще необходимо подключить к дорожно-транспортной системе Петербурга, учесть дополнительную транспортную нагрузку в рамках агломерации Петербург—Ленобласть оценивается в 1,5 трлн руб., — подсчитал эксперт.

Недофинансированная перспектива

Александр Свинолобов, директор по развитию скандинавского строительного концерна NCC в России, считает необходимым сделать так, чтобы система прогнозирования у государства была синхронизирована с планами и темпами освоения территорий застройщиками, а ключевые решения, например по генплану, принимались своевременно и были ориентированы не только на текущую ситуацию, но и на развитие территории хотя бы в четырех-пятилетней перспективе.

«Основная проблема состоит не в планировании, а в исполнении городом взятых на себя обязательств. За десять лет в Петербурге

построено лишь 30% запланированных проектов транспортной инфраструктуры. Наибольшее отставание наблюдается на северо-восточном (в сторону Всеволожска и Нового Девяткино) и восточном (в сторону Павлово) направлениях», — констатирует Алексей Калачев, аналитик группы компаний «Финам».

Он обращает внимание на то, что в отчете о реализации государственной программы «Развитие автомобильных дорог Ленинградской области» за январь—декабрь 2015 года комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области отмечено: финансирование программы в 2015 году осуществлено лишь на 45,96% (1429 млн руб.) от запланированного объема (3109 млн руб.), а реальное выполнение — на 42,41% (1318 млн руб.), причем основная часть недофинансирования приходится на федеральный бюджет (выделено лишь 29,73% от запланированных 1866 млн руб.). «Из запланированных на год 13 мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения выполнено лишь три: строительство путепровода в месте пересечения железнодорожных путей и автомобильной дороги общего пользования «Подъезд к г. Гатчина-2», строительство транспортной развязки на пересечении автомобильной дороги Санкт-Петербург—завод им. Свердлова—Всеволожск с железной дорогой на перегоне Всеволожск—Мельничный Ручей во Всеволожском районе Ленинградской области и реконструкция участка автомобильной дороги Орехово—Сосново—Кривко—жд д. Петъярви», — рассказал госпдин Калачев.

Незаконченными остались строительство путепровода в месте пересечения железнодорожных путей и автомобильной дороги общего пользования «Подъезд к г. Гатчина-2»; строительство мостового перехода через реку Волхов на подъезде к г. Кириши в Киришском районе Ленинградской области; строительство нескольких автодорожных путепроводов на перегонах участка Выборг—Каменногорск взамен закрываемых железнодорожных переездов; реконструкция автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Подъезд к г. Гатчина-1»; реконструкция автомобильной дороги Красное Село—Гатчина—Павловск и некоторые другие, менее значимые объекты. Сроки сдачи этих объектов перенесены на декабрь 2016 — начало 2017 года. В рамках программы проектирования и строительства (реконструкции) автомобильных дорог общего пользования местного значения выполнено три мероприятия из семи, по подпрограмме «Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования» из семи мероприятий по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения выполнено одно. Причины отклонений от плана, указанные в отчете, — недофинансирование, а также поздние сроки заключения государственных контрактов по причине длительности проведения конкурсных процедур.

Ряд экспертов обращают внимание на то, что часть проблем со строительством новых и реконструкцией существующих автодорог связана с разграничением ответственности города, области и федеральной власти и, соответственно, их бюджетов. Взаимные планы зачастую весьма непросты увязать между собой.

«К сожалению, существующее административное регулирование провоцирует застройщиков к строительству многотажных комплексов, расположенных на ограниченном пространстве вблизи от города. В результате строительство новых дорог и развязок может только временно облегчить положение, но не решить проблему полностью. Эффективной мерой было бы развитие обширных территорий Ленобласти, не прилегающих непосредственно к КАД, и застройка их малозатяжными жилыми комплексами. При этом необходимо создание соответствующей инфраструктуры и рабочих мест, благодаря чему люди получат возможность не ездить ежедневно в Петербург, а работать в своем районе», — считает Анна Скокова, главы отдела аренды БГ «Гринвуд».

Отсрочка решения транспортных проблем грозит не просто затрудненным сообщением между городом и областью, а транспортным коллапсом. Только Токсовское шоссе, по приблизительным оценкам, должно обеспечивать ежедневно более 50 тыс. жителей новостроек, возведенных в трех поселках — Мурино, Девяткино и Новое Девяткино. Ни инфраструктура самих населенных пунктов, которая изобилует узкими улицами, ни прилегающие трассы не рассчитаны на такую транспортную нагрузку.

Валерий Грибанов



Южный участок кольцевой автодороги КАД и скоростного диаметра 3СД, строительство которого пока остается единственным успешным инвестиционным проектом в развитии транспортной составляющей в регионе. Но поскольку без дорог нельзя продать квартиры, а у Ленинградской области нет бюджета на строительство дорог, девелоперам придется и дальше вкладываться в строительство дорог