

ся прав на землю», — резюмирует он. Однако в целом все игроки рынка отмечают, что за последнее время в РЖД, в отличие от военного ведомства, стали понимать, как эффективно использовать свои земли, появилась надежда на то, что диалог с бизнесом начнет налаживаться. «Если в холдинге будут готовы сотрудничать со сторонними инвесторами, перед первым, кто заключит такой договор, откроются широкие перспективы», — говорит управляющий партнер компании «Промышленные земли» Оксана Жильцова. По ее словам, располагать земельным участком с железнодорожной веткой, да еще если он находится недалеко от сортировочной станции, — мечта каждого пятого потенциального покупателя земли. С ней согласен и генеральный директор компании «Геодевелопмент» Максим Лещев: «Участков с железнодорожной веткой сейчас практически нет в продаже, хотя спрос на них крайне велик — он в шесть раз превышает предложение. Стоимость сотки с железнодорожными путями в 30-километровой зоне по Южному, Юго-Восточному и Восточному направлениям в составе участка до 5 га — \$15–20 тыс.». «Участок промназначения с железнодорожной веткой ценится на 10–30% выше, чем аналогичный без нее», — добавляет Алексей Тонконогов. Причем, по словам Оксаны Жильцовой, интерес к таким участкам проявляют не толь-

ко крупные девелоперы (участок от 20 га), но и мелкие хозяйственники (30–50 соток). «Для некоторых отраслевиков, например таких, которые связаны с металлопрокатом, производством строительных материалов, пищевой и легкой промышленностью, наличие железной дороги является определяющим для покупки земли», — говорит Оксана Жильцова. По ее словам, крупный инвестор готов рассматривать участок, даже если ветку придется тянуть самому на расстояние 5 км при учете, что средняя стоимость строительства 1 км полотна вместе с согласованиями и непредвиденными расходами составит около €1 млн.

Но все же самыми ценными территориями РЖД с точки зрения развития недвижимости в целом являются вокзалы, привокзальные территории и прилегающее к ним железнодорожное полотно. «Это объясняется тем, что во всех городах, которые представляют сегодня интерес для девелоперов (а это города-миллионники, полумиллионники и другие активно развивающиеся города), вокзалы и

привокзальные территории расположены в центре — наиболее выгодном и рентабельном для девелопера месте», — говорит управляющий партнер компании Blackwood Константин Ковалев.

ДЕВЕЛОПЕРЫ НАУЧАТ По мнению представителей девелоперских компаний, РЖД не сможет развивать свои территории исключительно своими силами. Главная причина — отсутствие опыта. Вероятнее всего, для реализации заявленных РЖД проектов будут привлекаться сторонние инвесторы и девелоперы. Например, в программе вывода мощностей грузовых дворов с территории столичных вокзалов могут участвовать владельцы земельных участков, на которые перемещаются эти дворы, и девелоперы, которые будут застраивать землю.

Так, в реализуемом сейчас проекте по строительству терминально-складского комплекса в районе поселка Белый Раст на Дмитровском направлении (первый комплекс

из планируемых 35) партнером РЖД выступает компания «Стройконсалтинг+», которая была собственником этого участка (площадь 177 га). По словам руководителя проекта Владимира Корниенко, при обращении структур РЖД к «Стройконсалтингу+» был заключен договор о выкупе земли и ее совместном использовании и развитии. На эту территорию выведут несколько грузовых дворов — Москва-Товарная-Смоленская, Москва-Товарная-Рижская, Москва-Товарная-Киевская и др. Этот проект является первым в масштабной программе создания крупных логистических центров в стране.

Еще один проект в Подмоскovie предполагается реализовать в районе Домодедова. Сюда планируется вывести остальные грузовые дворы — Павелецкий, Курский и другие. На высвобождаемых территориях будет строиться жилье, торговые и офисные центры, однако пул инвесторов пока не определен. Такая же ситуация, вероятнее всего, сложится и в других проектах РЖД.

В частности, 22 депо, предложенные инвесторам, имеют существенное обременение: их запрещено репрофилировать под другие цели в течение пяти лет. Такое условие ставит под сомнение рентабельность потенциальных проектов освоения этих земель, поэтому и поиск инвесторов затягивается. ■

↑ ВЫСОКОЛИКВИДНЫМИ ЗЕМЛЯМИ РЖД ЯВЛЯЮТСЯ ГРУЗОВЫЕ ДВОРЫ НА ПРИВОКЗАЛЬНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ, КОТОРЫЕ, КАК ПРАВИЛО, РАСПОЛАГАЮТСЯ НЕПОДАЛЕКУ ОТ ГОРОДСКОГО ЦЕНТРА

АППАРАТНАЯ БОРЬБА

Помимо существующих отдельных проектов у РЖД есть планы по созданию собственной крупнейшей в стране сети из 35 терминально-логистических центров. Общая стоимость проекта определяется суммой около 100 млрд рублей. Благодаря этому глобальному общероссийскому проекту РЖД станет одним из главных игроков на рынке логистических услуг. «Данный толчок даст возможность занять свою доминантную нишу при существующей железнодорожной сети и откроет возможности логистических связей с морскими портами в целях получения значительной части объемов транзитных и импортно-экспортных грузов, автомобильными — в целях доставки грузов до конечных потребителей и

позволит отслеживать объемы и структуру грузопотоков», — говорит руководитель отдела стратегического консалтинга компании «Новая площадь» Владислав Лукиан. Этот проект будет реализовываться ЗАО «Отраслевой центр внедрения новой техники и технологий», созданным РЖД.

Официальный перечень компаний, с которыми заключены предварительные договоры на развитие земельных участков ОАО РЖД, выглядит следующим образом. Госмонополия работает с ЗАО «Желдорипотека» — дочерним обществом ОАО РЖД. Основной вид деятельности — жилищное строительство и осуществление функций инвестора и заказчика в области проектирования и строительства зданий и сооружений; ведет работы по земельным участкам

РЖД по всей России — от Калининграда до Дальнего Востока. ООО «Отраслевой центр внедрения новой техники и технологий» — дочернее общество ОАО РЖД, оказывает содействие компании в выводе грузовых дворов из центра больших городов. С ООО «Миракс Групп» достигнуто соглашение о реализации экспериментального проекта комплексной застройки надпутевого пространства на Киевском и Рижском направлениях Московской железной дороги. НО «Фонд „Жилсоципотека“» осуществляет для РЖД функции заказчика в области жилищного строительства в московском и смежных регионах.

Изначально 22 депо, для которых подбирают инвесторов, рассматривались как перспективные площадки для девелопер-

ских проектов в области логистического бизнеса. Однако существенное обременение — запрет репрофилирования депо под другие цели в течение пяти лет — ставит под сомнение рентабельность этих проектов. По словам управляющего партнера компании «Промышленные земли» Оксаны Жильцовой, площади территорий вагоноремонтных депо, составляющие до 5 га, в условиях существующей конъюнктуры спроса являются самыми востребованными на рынке промышленных земель (до 81% от всего спроса на земельные участки различной площади). Однако из-за обременений «приобретение таких объектов для потенциального девелопера становится долгосрочным инвестиционным проектом, то есть на пять лет деньги на приобретение

данных активов будут выведены из оборота капитала девелопера и не будут работать. Как предсказывают аналитики, дефицита в сегменте складской недвижимости через пять лет уже не будет, возможно, даже может наблюдаться перенасыщение», рассказывает Оксана Жильцова.

С ней согласен и управляющий партнер компании Blackwood Константин Ковалев: «Отведенный срок для использования депо в ремонтных целях слишком длительный. Как учит нас микроэкономика, пять лет — это та перспектива, на которую может рассчитывать любой, даже крупный частный бизнес. Другими словами, бизнес-планы не пишутся на срок более чем пять лет, проекты на шесть, семь, десять лет частному бизнесу уже не интересны».



K R A S N A Y A R O Z A

ДЕЛОВОЙ КВАРТАЛ 1875

Для компании с именем, историей и традициями предлагаем:

- Размеренную деловую жизнь без шума и суеты
- Тихие зеленые дворики, музеи и памятники архитектуры
- Сервис, превосходящий ожидания
- Уникальную услугу бизнес-консьержа
- Дух успешности и процветания, сложившийся веками



PROPERTIES www.kr-pro.ru +7 (495) 780 40 40

Бизнес-центр Морозов



Офис класса А. Плюс музей и усадьба.

«Морозов» — это бизнес-центр класса А+ в историческом центре Столицы на территории Делового Квартала «Красная Роза 1875».

- Прекрасная транспортная доступность
- Огромная площадь делового квартала 5,7 га
- Общая площадь бизнес-центра «Морозов» 61 000 кв.м
- Площадь типового этажа 3500 кв. м
- Автоматизированная система управления зданием
- Круглосуточная охрана, многоуровневые паркинги
- Лоты в аренду от 450 кв. м
- Свободные планировки для эффективной организации пространства

Реклама

