

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ КОММУНИКАЦИИ У ИНВЕТОРОВ И СПЕКУЛЯНТОВ НА РЫНКЕ ЗЕМЛИ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОСТАЕТСЯ ВСЕ МЕНЬШЕ ШАНСОВ ЗАРАБОТАТЬ НА ЗАКРЫТОЙ ИНФОРМАЦИИ О РАЗВИТИИ В ОБЛАСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ДОРОЖНОЙ СЕТИ. ОСЕНЬЮ ВЛАСТИ ПОДМОСКОВЬЯ ОБНАРОДОВАЛИ БЛИЖАЙШИЕ ПЛАНЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ И КОММУНИКАЦИЙ В ОБЛАСТИ. ГОТОВ И ЖДЕТ ПУБЛИКАЦИИ ГЕНПЛАН РАЗВИТИЯ ПОДМОСКОВНОГО РЕГИОНА. ТО ЕСТЬ ИНСАЙДЕРСКУЮ ИНФОРМАЦИЮ ТЕПЕРЬ МОЖНО ЧЕРПАТЬ ИЗ ОТКРЫТЫХ ИСТОЧНИКОВ. ИЛЬЯ ТЕРЕНТЬЕВ

Покупать в Подмоскowie участки с коммуникациями сегодня для многих девелоперов коммерческой недвижимости стало нерентабельно. Высокие цены на землю сводят к нулю прибыльность проектов. Особенно высоки цены на землю так называемой первой линии, которая расположена вдоль уже существующих и запланированных к строительству дорог. Именно эти территории наиболее востребованы строителями недвижимости для бизнеса. Соответственно, среди этих компаний наибольшее число тех, кто проявляет интерес к земле без коммуникаций и дорог в расчете на то, что они вскоре появятся.

В связи с постоянным увеличением стоимости земли в Подмоскowie застройщики готовы покупать участки в местах, где коммуникации подведут через три-пять лет. «Можно точно говорить, что на каждом из этапов (на момент появления слухов о строительстве дорог и коммуникаций, его начале и завершении) стоимость земли может возрасти не на 10–20%, а значительно выше — в два-четыре раза», — отмечает старший консультант департамента оценки и инвестиционных стратегий Jones Lang LaSalle Павел Карцев.

Покупка участков с подведенными коммуникациями сегодня рентабельна только крупным западным фондам, рассчитывающим на реализацию долгосрочных проектов. В результате скупкой перспективных земельных участков сегодня занимаются практически все крупные игроки рынка — от «Газпрома» до таких известных девелоперов, как, например, «Капитал Групп». «Крупные компании понимают будущую выгоду от этих приобретений. В свою очередь, частных инвесторов встречается на этом рынке не так много, так как здесь нужны длинные деньги», — констатирует директор департамента загородной недвижимости компании Paul's Yard Евгений Шевченко.

У прохождения по участку дорог и инженерных сетей есть свои плюсы и минусы. Так, если происходит реконструкция существующего шоссе, обычно в зону расширения попадают выделы из состава прилегающих земельных участков.

«Потери, возникающие в связи с этим, компенсируются собственнику. При этом теряется целостность участков, и оставшиеся части не всегда имеют выгодные формы и размеры, также в качестве обременения на них ложится охранная зона дорог (чем выше статус дороги, тем больше полоса отвода)», — напоминает консультант отдела земельных отношений компании Cushman & Wakefield Stiles & Riabokobylko Серафима Хмара.

Но, по ее словам, есть и несомненный плюс в данном случае для участков в категории земли промышленности: эти участки автоматически оказываются на первой линии прилегания к трассе, что повышает их ликвидность. Так, сегодня на Киевском шоссе земля в первой линии — на 30 км в сельхозкатегории — стоит уже по \$10 тыс. за сотку. Если же речь идет об отдельном участке, то чем больше подъездных путей и подведенных коммуникаций, тем лучше. Исключение — если линии электропереда-

чи, водо- и газопроводы проходят по территории участка. В данном случае они являются обременениями.

В случае если у собственника большой объем земельных участков в пределах одного района Московской области, он сам выступает в роли заказчика и спонсора генерального плана данной территории и, соответственно, согласовывает все изменения, в частности проектирование транспортной сети района, повышая ликвидность земли.

ГДЕ СКУПАЮТ Одним из первых дорожных проектов, о котором было объявлено в Подмоскowie, стало строительство Центральной кольцевой автодороги

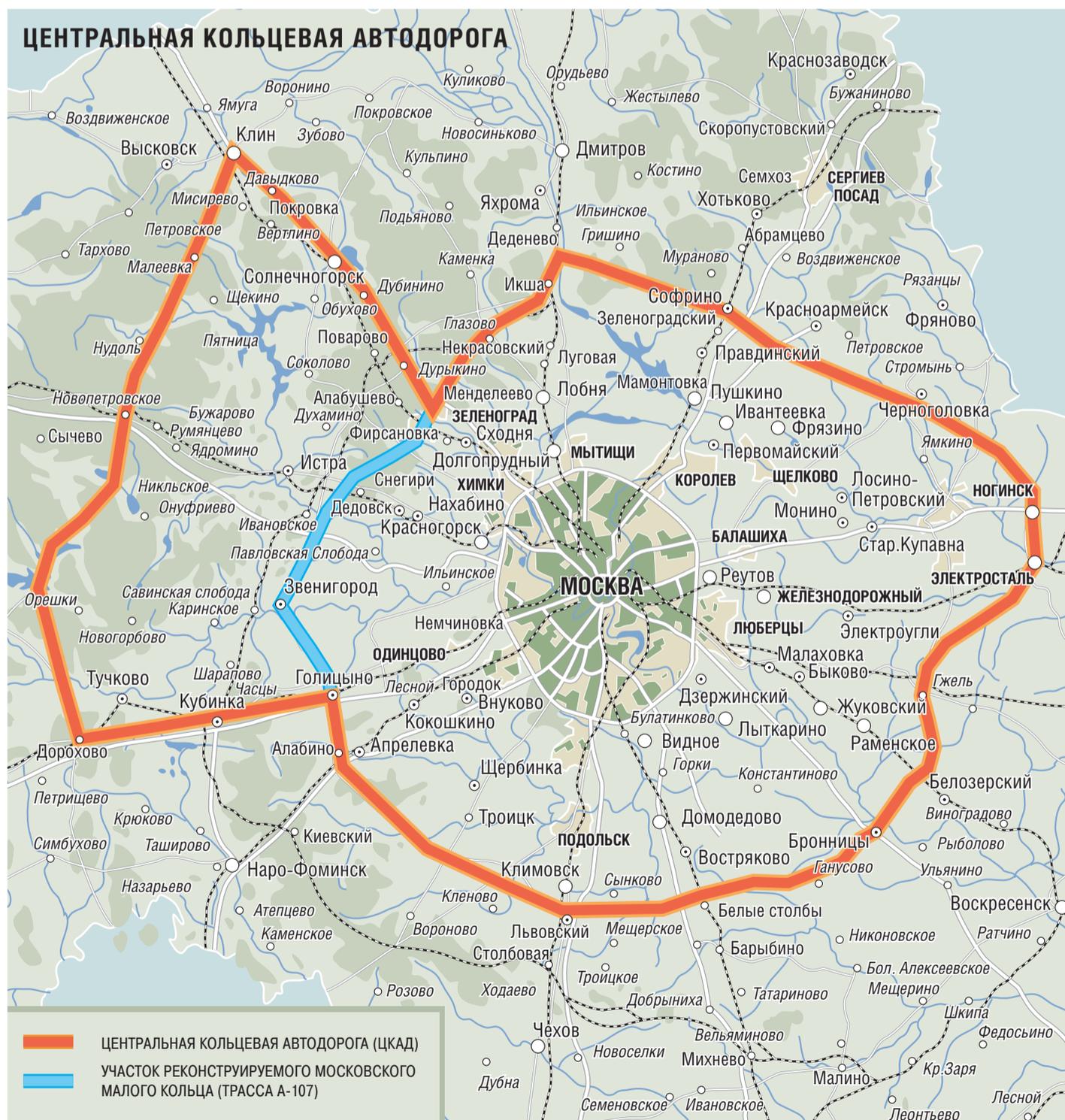
(ЦКАД). Еще задолго до объявления ее маршрута многие девелоперские структуры и перекупщики были осведомлены о том, как он пройдет и, соответственно, где следует скупать землю. В результате сейчас скуплены вокруг будущей трассы практически все крупные земельные массивы. Но, безусловно, еще остались земли, которые будут востребованы.

На всем протяжении ЦКАД — а это 520 км — планируется строительство развитой инфраструктуры и около 40 млн кв. м жилья. Девелоперы коммерческой недвижимости не спешат раскрывать информацию о планируемых здесь проектах, но с уверенностью можно сказать,

что на пересечении ЦКАД с основными транспортными магистралями уже приобретены земельные участки и ведется разработка проектов.

Примерно такая же ситуация сложилась и с земельными участками, прилегающими к будущей трассе Москва–Санкт-Петербург, презентация которой прошла сравнительно недавно. К моменту появления общедоступной информации наиболее хорошие участки были уже скуплены.

«Данный план был разработан одновременно с изменением законодательства об обороте сельхозземель, после чего началась большая скупка земель сельхозназна-



СРЕДИ ДЕВЕЛОПЕРОВ КОММЕРЧЕСКОЙ НЕДВИЖИМОСТИ ОСОБЕННО МНОГО КОМПАНИЙ, ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ В ПОКУПКЕ ЗЕМЛИ БЕЗ КОММУНИКАЦИЙ И ДОРОГ В РАСЧЕТЕ НА ИХ ПЯВЛЕНИЕ В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ. ПУСТЬ ДАЖЕ В БЛИЖАЙШИХ ОБЛАСТЯХ