ДОМ

Комплексное решение транспортных проблем

Девелоперам по силам сделать привлекательным жилье «на отшибе»

инфраструктура

Запрет на уплотнительную застройку привел к появлению значительного числа проектов по освоению территорий на окраине города. Транспортная инфраструктура часто не поспевает за планами строителей. Ее отсутствие девелоперы вынуждены компенсировать либо низкими ценами, либо поиском какого-то особенного маркетингового хода, способного заставить людей поверить в перспективность нового жилого массива.

Как говорят эксперты, сегодня есть один общий критерий, который влияет на рейтинг локации, — это транспортная доступность. В первую очередь — наличие метро. В среднем стоимость квадратного метра в жилых объектах рядом с метро выше на 25–30%, нежели в районах, удаленных от подземки. Наиболее серьезное влияние появление станции метро оказывает на стоимость квартир на первых этажах по фасадной стороне домов, то есть там, где могут появиться коммерческие объекты самого разного назначения — магазинчики, салоны красоты, кафе. «Частично компенсировать недостаточно развитую транспортную инфраструктуру района могут проекты комплексного освоения территорий. В сочетании с более низкой ценой (на 20–30% ниже среднегородской) проекты комплексного освоения территорий, расположенные в ближайших пригородах, могут составить серьезную конкуренцию городским. Это понимают застройщики, и сейчас на рынок выходит все больше проектов комплексной застройки, предусматривающей включение всей необходимой инфраструктуры: школ, детских садов, поликлиник и торгово-развлекательной составляющей. Самым популярным, с этой точки зрения, районом на данный момент является Всеволожский. Это объясняется его хорошей транспортной доступностью,

АЛЕКСАНДР КОРЯКОВ

Появление крупных жилых и многофункциональных проектов положительно сказывается на репутации конкретной локации — при грамотном подходе она может стать точкой притяжения и для других застройщиков

а также тем, что он имеет самую протяженную границу с Санкт-Петербургом (то есть максимальная территория района примыкает непосредственно к городу). Кроме того, прекрасные природные ландшафты формируют благоприятное отношение горожан к этому району и увеличивают спрос на жилые объекты», — говорит Николай Казанский, генеральный директор «Colliers International Санкт-Петербург».

Перспективы манят

Анна Корсакова, заместитель генерального директора АН «Балтрос», считает, что именно перспективами можно заманивать сегодня покупателей на окраины города: «Не все районы, где сегодня ощущается дефицит инфраструктуры, навсегда останутся „неблагополучными“. При определенных условиях многие территории могут стать привлекательным, комфортным местом для жизни. Важны подход и возможности застройщика. Можем подтвердить этот факт примером Пушкинского района. Здесь на территории в 220 га ГК „Балтрос“ реализует проект „Славянка“. Уже сегодня „Славянка“ — комфортный, благоустроенный район. Построено 93 жилых дома, школа и два детских сада, часовня, скоро откроется медицинский центр. Выполнено озеленение и благоустройство территории. Проект меняет и отношение к району, в котором строится. Еще лет пять назад юг города не был востребован ни застройщиками, ни покупателями, сегодня же участки в этом направлении активно раскупаются компаниями, все больше петербуржцев обращают внимание на жилье на юге города».

Светлана Попова, аналитик ЗАО «БФА-Девелопмент», рассуждает: «Местоположение — основа деления жилья на классы (эконом, комфорт, бизнес, премиум). Ведь местоположение определяет не только то, какие рядом с домом магазины (дискаунтеры или бутики) и учебные заведения (училища или гимназии), но и то, кто ваши соседи. И именно местоположение „пятна застройки“ определяет то, какого класса дом будет возведен застройщиком. Трудно представить себе жилой дом премиум-класса в Девяткино, например. А выбранный класс жилого дома обуславливает его техническую „начинку“ и, соответственно, стоимость квартир. Уровень цен на квартиры в строящихся домах, расположенных в наименее обжитых спальных районах Санкт-Петербурга, ниже общегородского на 20–25 процентов».

Виталий Виноградов, директор по маркетингу и продажам строительной компании «Лидер Групп», говорит, что разброс по ценам на жилье в обеспеченных транспортом и менее «благополучных» районах может составлять до 20%. «Компенсировать непопулярность места удается прежде всего ценой и более выгодными условиями продажи. Но в то же время можно воздействовать на ситуацию и неценовыми методами: повышенным качеством самого проекта и, конечно, профессионализмом продавца, который поможет увидеть покупателю и в „неблагополучном“ районе положительные стороны, оценить перспективы развития инфраструктуры в ближайшем будущем». Генеральный директор ООО «ЦРП „Петербургская недвижимость“» Олег Пашин считает, что наличие станции метро поблизости повышает стоимость жилья на 5–10%. «Если же объект удален от метро, то степень этой удаленности практически не влияет на цену, так как на первый план выходит качество объекта и репутация застройщика. Тем не менее в районах с плохо развитой транспортной инфраструктурой цены на квартиры могут продаваться до 15 процентов дешевле аналогичных объектов в других, более удачных локациях», — полагает он.

Отсутствие метро напрямую влияет на обеспеченность района и торговой инфраструктурой, которая, как правило, формируется вокруг станций метрополитена, обеспечивающих необходимый поток покупателей.

Олег Пашин согласен с мнением коллеги из «Балтроса», что появление крупных жилых и многофункциональных проектов положительно сказывается на репутации конкретной локации: «Так, например, проект „Балтийская жемчужина“ дал толчок к развитию целого района. В среднесрочной перспективе в районе ожидается строительство надземного экспресса и новых станций метрополитена, в краткосрочной — появление новых объектов торговой, сервисной и социальной инфраструктуры».

Районы-аутсайдеры

Олег Артамонов, директор филиала ЗАО «Желдорипотека» в Санкт-Петербурге, к районам, которые наименее обеспечены транспортной инфраструктурой, относит Красносельский, Фрунзенский и Красногвардейский. Наиболее острая ситуация в Красносельском районе. «До ближайших станций метро „Проспект Ветеранов“ и „Ленинский проспект“, расположенных в соседнем Кировском районе, жители района добираются на маршрутках, к которым в часы пик не подступиться. Примерно так же дело обстоит и с социально-торговой инфраструктурой. Наименее обеспеченный торговой инфраструктурой — Красносельский район, социальной — Красногвардейский. Отсутствие инфраструктуры сказывается на ценах жилья в этих районах — они здесь самые низкие. Московский район — один из самых престижных и благоустроенных в Санкт-Петербурге. Невский район уступает Московскому в престижности, но вполне обеспечен транспортной и социальной инфраструктурой. Если отсутствие торговой инфраструктуры района можно восполнить инфраструктурой близлежащих районов, то компенсировать отсутствие транспортной и социальной инфраструктуры практически невозможно», — говорит господин Артамонов.

По данным компании ЗАО «Желдорипотека», разница в цене между благополучными и неблагополучными районами составляет в среднем 15–20 тыс. руб. с квадратного метра.

Надежда Тодыкова, директор отделения АН «Итака», в отличие от коллег, не считает, что престижность и стоимость жилья упирается в транспортную инфраструктуру. «Наиболее полно обеспеченными разного рода инфраструктурами являются спальные районы. Центр города, напротив, зачастую страдает от недостатка социальной, торговой, транспортной инфраструктуры. При этом, ни для кого не секрет, что эти недостатки не мешают стоимости квартир в центре Петербурга держаться на достаточно высоком уровне. Таким образом, наличие или отсутствие развитой инфраструктуры не является единственным влияющим на цену фактором, равно как и его благополучность, которую, на мой взгляд, можно назвать фактором достаточно переменным. В ситуации с центром города отсутствие инфраструктуры компенсируется престижностью самого района», — говорит госпожа Тодыкова.

Директор по маркетингу и продажам ООО «КВС» Наталья Агрэ, впрочем, считает, что различные объекты транспортной инфраструктуры по-разному влияют на престижность района или квартала: «Почти всегда признаком хорошего расположения дома является близость к станции метро. Такое жилье будет стоить дороже аналогичного, но находящегося в пределах нескольких автобусных остановок от метро. Районы без пешеходной близости к метрополитену — наиболее дешевые. А вот обеспеченность автомобильными дорогами влияет на стоимость квартиры гораздо меньше. Отчасти из-за того, что большие автомагистрали создают жильцам экологические проблемы».

По примеру Европы

Александр Бобков, исполнительный директор ОДЦ «Охта», говорит, что территории, не имеющие транспортной инфраструктуры, сегодня вообще не интересны инвесторам. «Даже уникальные природные и экологические характеристики не могут быть преимуществом сами по себе, ведь до них нужно каким-то образом добираться», — утверждает он.

«К наиболее сложным инфраструктурным объектам, разумеется, относятся транспортные. Компенсировать их отсутствие можно только одним способом — обеспечить в первую очередь на территории все прочие элементы полноценной жизни. Эффективность такого подхода можно увидеть на примере пригородов, которые могут быть абсолютно самодостаточными при условии развития деловой и социально-культурной функции. На примере Европы мы знаем, что небольшие города с населением 20–30 тыс. человек обладают всем необходимым для того, чтобы их жителям не нужно было постоянно ездить в мегаполисы», — говорит господин Бобков.

Таким образом, единственный выход для территорий, которые только ждут транспортных решений, — это концепции комплексного освоения, создание самодостаточных районов, где можно жить, работать, учиться и проводить досуг.

Генеральный директор управляющей компании группы «УНИСТО Петросталь» Арсений Васильев считает, что многие девелоперы и аналитики путают причину и следствие: «На самом деле одна из важнейших проблем транспортной инфраструктуры во многом и порождает локальные обособленные зоны, обеспеченные собственной, прежде всего торговой и социальной, инфраструктурой. Данный факт особенно заметен на примере торговых комплексов, когда крупные мегамоллы создаются практически в каждом районе города — по показателю обеспеченности торговыми площадями на душу населения мы уже опережаем большинство европейских городов. Это связано с тем, что для крупного мегамолла, расположенного в другом районе города, зачастую просто не доехать. Социальная инфраструктура в Санкт-Петербурге и ближайших пригородах развита в целом равномерно, но ее недостаточно. Но решение этой проблемы — задача не одного года, и требуется привлечение частных инвестиций (развитие частных поликлиник, школ, детских садов). При создании привлекательных условий в этой сфере для инвесторов будет сделан серьезный шаг вперед».

ДЕНИС КОЖИН

Неприятное соседство

может снизить цену квартиры на треть

пространство для жизни

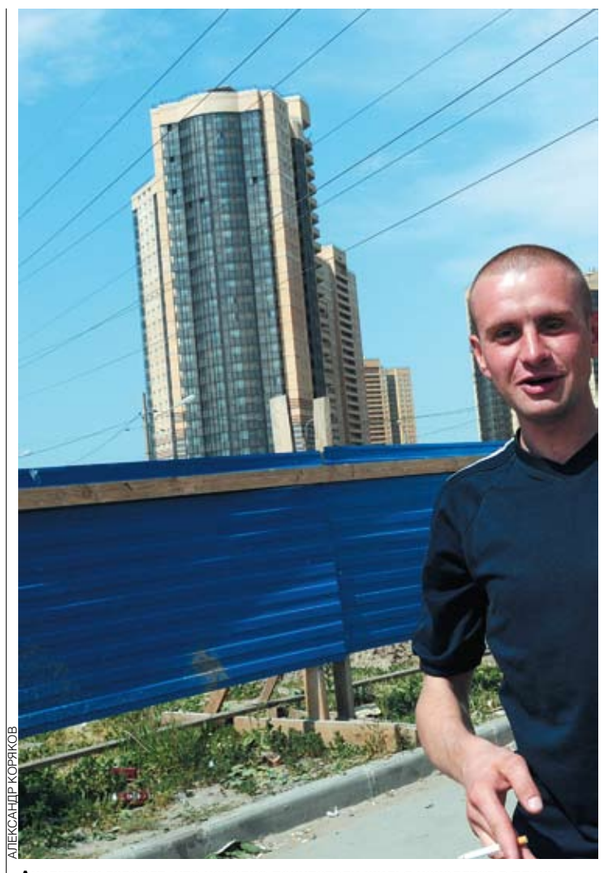
Активное освоение пригородов Петербурга приводит к тому, что жилые массивы вырастают рядом с достаточно обширными земельными угодьями, на которых со временем могут быть реализованы проекты, вовсе не связанные с жилой функцией. Несет в себе опасность и освоение территорий бывших промзон, где новое жилье может соседствовать с еще работающими производствами. Маркетологи говорят, что неприятное соседство способно снизить стоимость жилья на 20–30%.

У аналитиков пока нет однозначного мнения о том, будет ли влиять на цену в свежепостроенном доме проект строительства свалки или производства в пределах нескольких километров.

Николай Казанский, генеральный директор «Colliers International Санкт-Петербург», говорит: «Если этот недостаток не явно бросается в глаза — например, соседний дом вырос на расстоянии одного метра и заслонил весь свет, — то соседнее окружение не особенно влияет на цену квадратного метра. Если это новый объект — грамотная маркетинговая стратегия поможет сформировать ему достойный имидж, а продуманная современная концепция обеспечит стабильный спрос».

Цена первична

Маркетологи указывают на то, что в сегменте экономкласса факторами, влияющими на спрос, в первую очередь являются стоимость квадратного метра, транспортная доступность и уровень развития социальной инфраструктуры. В более высоких ценовых сегментах видовые характеристики и состояние экологии играют большую роль. Но такие объекты, как правило, строятся в так называемых «престижных» районах. Если же объект стал жертвой «уплотнительной» застройки, то стоимость квадратного метра может снизиться на 20–30%, считает господин Казанский.



АЛЕКСАНДР КОРЯКОВ

Аналитики говорят, что нередко покупатели жилья находятся в плену стереотипов

Генеральный директор управляющей компании группы «УНИСТО Петросталь» Арсений Васильев согласен с тем, что снизить цену жилья может лишь неудачный проект, расположенный в непосредственной близости. «Скорее можно говорить о том, что инфраструктурные объекты должны располагаться адекватно условиям. В этом случае ни один соседний проект не будет новостью, и существенно влиять, тем более отрицательно, на цену жилья, не будет. Но, безусловно, строительство мусороперерабатывающего завода, особенно при применении устаревшей технологии переработки, может серьезно снизить показатели и цены, и спроса в зоне досягаемости выбросов. Снижение стоимости может достигнуть 20–30 процентов», — полагает он.

Михаил Гущин, заместитель руководителя отдела стратегического консалтинга Knight Frank St. Petersburg, считает, что появление новых промышленных объектов негативно влияет на стоимость квартир: «Разница может составлять 10–15 процентов».

Зося Захарова, руководитель отдела проектов и аналитических исследований АРИН, считает, что производственные или складские помещения оказывают негативное влияние на жилье, существенно понижая его класс. «Чтобы привлечь покупателей жилья к проекту, который находится не в самом благополучном районе, нужно нивелировать недостатки территории преимуществами самого комплекса, в частности более низкой ценой квадратного метра. Но экономкласс, в принципе, достаточно лояльно относится к производству поблизости, если уровень опасности невысокий», — рассуждает госпожа Захарова.

Впрочем, появление промышленных объектов тоже может быть благом. Олег Артамонов, директор филиала ЗАО «Желдорипотека» в Санкт-Петербурге, говорит: «В некоторых случаях при строительстве производств прокладываются коммуникации, что в свою очередь снимает часть нагрузки с застройщика».

Психологический фактор

Дмитрий Михайлов, заместитель начальника управления — руководитель группы сопровождения проектов ИСУ ЗАО «БФА-Девелопмент», склонен считать, что снижение цен на жилье при наличии производственных площадок по соседству с ним связано отнюдь не с экологией. «По большей части потребители находятся в плену собственных стереотипов. В России считается, что престижно жить там, где нет функционирующих заводов и фабрик. Сегодня к таким районам относится и центр города. При этом состоятельных горожан мало волнует, что центральные районы Петербурга считаются наиболее грязными, — зато они котируются на рынке. А тем, у кого каждая копейка на счету, выбирать не приходится. Такая категория людей согласна жить хоть рядом с атомной станцией. Чем дешевле, тем лучше», — полагает он.

Еще одним фактором, влияющим на покупательский спрос, является, по мнению господина Михайлова, наличие по соседству кладбища, но опять-таки отнюдь не по экологическим причинам. «Людям просто страшно там жить», — поясняет он. Поэтому эксперты отмечают низкий рейтинг недвижимости в северной части Пискаревского проспекта и на Ржевке. «Петербургский крематорий — большее зло для горожан, чем действующие химические предприятия. То же происходит с территориями Васильевского острова, прилегающими к Смоленскому кладбищу. В данном случае ситуацию не спасает даже наличие станции метро», — подмечает господин Михайлов.

О психологии говорит и Виталий Виноградов, директор по маркетингу строительной компании «Лидер Групп». Он считает, что кроме экологии района (близость к промышленным предприятиям, свалкам), для потребителя очень важна легенда самого места, где возводится новый дом. «Так, часто какая-то негативная информация даже на уровне непроверенных слухов — например, о наличии в прошлом каких-то свалок токсичных материалов на этом месте, может привести к отказу от покупки», — рассуждает господин Виноградов.

Плата за вид

На цену объекта недвижимости чаще влияет не экология, а представление людей о чистоте. Бывает так, что эти представления не соответствуют действительности. Близкое расположение к Неве ассоциируется у людей с экологичностью. К тому же панорамный вид на реку расценивается как несомненный фактор престижа.

Александр Конышков, директор регионального центра «Северо-Западный» ЗАО «Райффайзенбанк», считает, что плата «за вид» во многом является субъективной оценкой. По его подсчетам, стоимость одинаковых видовых и нет квартир в одном доме может различаться до 20%. Цены на особенно «видовые» квартиры в самом центре города на набережных Невы могут отличаться от своих аналогов с видом во «двор-колодец» в разы.

Госпожа Захарова полагает, что и видовые квартиры могут пострадать не меньше, чем объекты в промзоне: «Вид на воду может прибавить порядка 20–25 процентов. Соответственно, если панорама будет испорчена, стоимость квадратного метра видовых квартир может существенно приблизиться к стоимости квадратного метра квартиры того же класса без хороших видовых характеристик».

«Если по воле случая рядом начнется возведение объекта, который испортит панораму, то квадратный метр, по данным компании ЗАО „Желдорипотека“, может подешеветь на 10–15 процентов, а в пентхаусах — до 20 процентов», — приводит свое мнение Олег Артамонов.

Надежда Тодыкова, директор отделения АН «Итака», говорит, что поднять цену может также и наличие в плане новой станции метро, расположенной неподалеку, и строительство жилых объектов вместо ранее находившихся на этой территории зданий промышленного назначения.

Господин Гущин также считает, что расположение дома у парка может повысить стоимость квартир на 20–25% от среднерыночных показателей.

Олег Артамонов говорит, что объект комплексного освоения территорий также может быть на руку покупателем квартир в уже существующих жилых кварталах: «Компаниям, осуществляющим комплексное освоение территорий, город помогает различными субсидиями, программами. У застройщика появляется возможность снизить себестоимость квадратного метра и реализовывать квартиры по более низким ценам, нежели в других объектах. Соответственно, конкурентам остается либо снижать цену, либо предлагать уникальные характеристики объекта».

«Каждую подобную ситуацию надо рассматривать на конкретном примере, общих случаев здесь не существует. В целом такое „соседство“, конечно, может сильно отразиться на привлекательности жилья, и не в лучшую сторону. Задача девелопера — максимально точно изучить район будущего строительства, причем не только имеющиеся объекты, но и те, которые могут быть здесь построены в ближайшей перспективе», — резюмирует Беслан Берсиров, заместитель генерального директора ЗАО «Строительный трест».

РОМАН РУСАКОВ

Тематические страницы отпечатаны в типографии ООО «ЛД-ПРИНТ» 196644, Санкт-Петербург, Колпинский р-н, пос. Саперный, территория предприятия «Балтика», д. 6Н, лит. Ф. Заказ № 3326