

ДОМ

Жилье с видом на яхту

— инфраструктура —

Несмотря на разветвленную речную сеть, прибрежных жилых проектов, обладающих инфраструктурой для яхтенного спорта, в Петербурге единицы. Как говорят участники рынка, строительство подобной инфраструктуры обходится в несколько миллионов рублей, а окупаемость неочевидна. Впрочем компании, решившиеся на строительство подобных сооружений, считают, что они еще больше усиливают эксклюзивность их проекта.

Девелоперы говорят, что данный вид инфраструктуры востребован, но проблема заключается в том, что в городе нет культуры использования причалов. Мало заправок (всего две, исключая яхт-клубы), остро стоит проблема электроподключения и иной необходимой инфраструктуры для малых судов.

Руководитель филиала Банка Москвы в Санкт-Петербурге Алексей Кольчик подсчитал, что в городе есть всего три жилых комплекса с причальными сооружениями. Еще несколько проектов жилья с причалами прорабатываются застройщиками. «Сегодня четыре проекта находятся в работе. Планы строительства есть и на Крестовском острове, и на Песочной набережной», — говорит он.

Яхтсменам интересно

Игорь Оноков, генеральный директор девелоперской компании «Леонтьевский мыс» (реализует жилой проект, в составе которого будет марина), говорит, что около 15% интересующихся их объектом — владельцы яхт. «Их интерес к „Леонтьевскому мысу“ обусловлен именно наличием марины в его составе», — говорит господин Оноков.

Наталя Лутовская, вице-президент по продажам холдинга Setl Group, отмечает: «В девелопменте жилой недвижимости наличие причала в привязке к какому-либо объекту (например, элитный жилой дом), может значительно усиливать его преимущества в глазах потребителя и повысить статус прилегающей территории. Пример — жилой дом Stella Maris, который компания Setl City реализовала в 2006–2007 годах. Безусловно, такие проекты были и будут единичными, концентрируясь в сегменте премиум-класса».

Участники рынка говорят, что интерес девелоперов к обустройству причалов довольно сдержан в силу ряда сложностей, в первую очередь это ограничения Градостроительного и Водного кодексов, необходимость согласований на федеральном уровне (в случае необходимости намыва территории), высокая стоимость строитель-



Занятие яхтингом в наших климатических условиях сильно ограничено по времени. Поэтому местные проекты не в состоянии конкурировать с зарубежными аналогами. Люди, которые серьезно увлекаются яхтингом, чаще всего приобретают жилье за границей

ства причала и набережной. Для реализации такого проекта должны совпасть множество редких условий (именно поэтому все подобные проекты — уникальны): берег реки, возможность на ней судоходства, открытость акватории для маломерных судов (Нева, Большая и Малая Невки и другие реки далеко не везде открыты для такого типа судов), а также непосредственно возможность строительства самого причала (не финансовая — застройщика, а разрешительная — со стороны чиновников).

Много быть не может

Впрочем, эксперты указывают на то, что подобных проектов много быть и не может.

Татьяна Румянцева, руководитель отдела продаж компании «Высота», говорит: «Жилые комплексы со специализированной инфраструктурой — городские или загородные — это очень спорный и рискованный сегмент, в котором застройщик довольно сильно ограничивает свою потенциальную аудиторию. Для этого нужна большая смелость. Дело в том, что объекты с яхтенной инфраструктурой — изначально дорогие, так как самостоятельно такая инфраструктура редко окупается. Поэтому расходы на ее недовое содержание, как правило, ложатся на плечи покупателей».

Также аналитики отмечают, что занятие яхтингом в наших климатических условиях сильно ограничено по времени — всего несколько месяцев в году. «Поэтому наши проекты не в состоянии конкурировать с зарубежными аналогами. Люди, которые серьезно увлекаются яхтингом, чаще всего приобретают жилье за границей, в южных странах. И стоит оно там на порядок дешевле», — говорит госпожа Румянцева.

Александр Завьялов, генеральный директор ГК ААГ, добавляет: «У Петербурга есть все шансы для развития спроса на яхты и катера как хобби, как средство для путешествий и даже как транспорт. Но для всех указанных целей нужна инфраструктура (заправки, причальные стенки, сервис и прочее). Также необходима ясная государственная политика в этом направлении, которая отсутствует напрочь. Чего стоит хотя бы тот факт, что сегодня по водным видам транспорта действует, по сути, заградительная пошлина — 42 процента. Кого она защищает — совершенно не ясно, так как ни одного хоть сколько-нибудь понятного производителя в России подобного вида техники нет».

Не всякий водоем годен для судов

За городом заявленных проектов с причалами несколько больше. Но за чертой города стоимость строительства полноценного причального сооружения может доходить и до 200 млн рублей, что делает проект экономически нецелесообразным.

Мария Алексеева, руководитель службы рекламы и маркетинга компании «Лэнд Аспект», говорит, что с необходимостью отвечать на вопрос, предусмотрен ли в проекте причал для яхт и маломерных судов, сталкивается любой девелопер, строящий коттеджных поселков или жилой комплекс с выходом к «большой воде». «Существует определенный дефицит подобной инфраструктуры (если не брать в расчет малодоступные частные пирсы и причалы). Так, например, на северном побережье Финского залива подобная инфраструктура размещена в пределах города (Лахта, Сестрорецк, Зеленогорск), в областной черте в направлении Приморска только одна оборудованная бухта — в районе поселка Дубки. Коттеджных поселков с готовым оборудованным причалом для яхт в этом направлении нет», — говорит госпожа Алексеева. Она отмечает, что стоимость создания причала зависит от географических особенностей побережья. Финский залив у северных берегов в Ленобласти мелководен, несмотря на относительную близость фарватера. К тому же простым причалом здесь не обойтись — будущее гидротехническое сооружение необходимо обезопасить от весеннего ледохода. Затраты за городом ничуть не меньше, чем в черте Петербурга. «Объем инвестиций в строительство марин колеблется от 60 до 200 млн рублей в зависимости от размеров и наполнения дополнительной инфраструктурой (заправка, зимнее хранение)», — говорит госпожа Алексеева.

Проекты в городе стоят примерно столько же. «Марина в составе „Леонтьевского мыса“ будет рассчитана на 50 яхт. Инвестиции в проект составят не менее 50 млн рублей», — говорит Игорь Оноков.

Елена Карасева, директор по маркетингу компании «Петростиль», уточняет: «Здесь важно не путать „мухи и котлеты“. Причал — это сооружение достаточно несложное и относительно недорогое, эллинги — это совершенно другой инженерный объект, значительно более дорогой, сложно окупающийся. Если мы говорим о причалах, то практически все жилые комплексы, которые граничат с какими-то водоемами, имеют свои причалы для лодок».

При этом она обращает внимание на то, что наличие причалов напрямую на стоимости жилья в коттеджных поселках не сказывается, так как близость водоема уже добавляет премию к цене, а наличие причала — это логичное следствие близости к водоему. «В наших реалиях это скорее маркетинговый ход и возможность для продавца повысить статус проекта в глазах

покупателя, нежели необходимый элемент инфраструктуры», — поясняет она.

Марина Агеева, руководитель службы маркетинга компании «Пулэкспресс», также обращает внимание на то, что в Ленобласти много рыбоохранных озер, где использование катеров, моторных лодок и водных мотоциклов запрещено законодательно. «По-настоящему больших водоемов, где их можно было бы использовать, немного. На рынке загородной недвижимости анонсировалось большое количество проектов с пирсами, причалами и маринами, а в некоторых случаях и целыми яхт-клубами. Но по факту их количество невелико. Яхт-клуб пока не построен ни в одном поселке. Финский залив оказался слишком мелким, а для подхода к берегу больших яхт нужен серьезный фарватер. Дноуглубительные работы — слишком дорогое удовольствие. На Ладоге коттеджных поселков на первой береговой линии нет. Проекты с причалами анонсировались на Вуоксе и Суходольском озере, но пока появились максимум пирсы для лодок. Строительство стоянок для яхт — это дорого и экономически малоэффективно, владельцев таких катеров не так много, как кажется. Помимо стоянки им нужны заправки и другие инфраструктурные объекты, те же эллинги. Пока дорогие яхты уходят на зимовку в Финляндию».

Участники рынка обращают внимание на то, что все работы на воде и на береговой линии необходимо согласовывать с природоохранными и другими профильными структурами. В частности, необходимо получать санитарно-эпидемиологическое заключение об оценке риска для здоровья населения от воздействия загрязнения атмосферного воздуха, воды, заключение экологов о воздействии на окружающую среду. Нужно разрешение Росрыболовства: очень многие водоемы в Ленобласти имеют статус рыбоохранных, то есть на этих озерах вообще запрещено использование моторных плавсредств (в том числе лодок и скутеров). В Невско-Ладожском бассейновом водном управлении нужно получать ключевые документы: решение о предоставлении водного объекта в пользование за плату и договор водопользования. Право заключить договор приобретается на аукционе.

Иногда девелоперы позиционируют причалы как пожарные пирсы — для забора воды пожарными машинами. Но и в этом случае требуется получение всех перечисленных документов.

«У меня есть сомнения в том, что все построенные в поселках пирсы и причалы прошли соответствующие согласования», — считает Марина Агеева.

Олег Привалов



КУЛЬТУРНЫЙ ПРИГОРОД
КУЛЬТУРНОЙ СТОЛИЦЫ

KANTELE
ТАУНХАУСЫ В РЕПИНО

от 8,9 млн руб.

www.cds.spb.ru
www.kantele.spb.ru

320 12 00



Приобретение квартир и предоставление раскраски осуществляется посредством вступления в ЖСК «ЦДС-Репино» и уплаты взносов. Подробная информация о вступлении в отдаленных реализациях. Приглашение вступить в ЖСК «ЦДС-Репино». С информацией о застройщике и о проекте можно ознакомиться на сайте cds.spb.ru.