

ДОМ

«Ажиотажный спрос на жилье является признаком предкризисной лихорадки»

МИХАИЛ МЕДВЕДЕВ, генеральный директор группы компаний ЦДС, рассказал корреспонденту «Ъ-Дом» АЛЕНЕ ЛЕСОВСКИХ о том, как внешние экономические и политические факторы влияют на девелоперский бизнес. Также он поделился планами по реализации новых проектов и заявил, что рынок жилья будет стабильно расти.

— экспертное мнение —

— Эксперты говорят о том, что текущая политическая и экономическая ситуация серьезно повлияла на рынок девелопмента. Строительным компаниям все труднее становится получить банковское финансирование, ставки по кредитам также растут. Чувствуете ли вы такие изменения?

— Я не стал бы говорить о каких-то существенных изменениях или трудностях во взаимоотношениях банковского сектора и строительной отрасли. Скорее сотрудничество на данный момент развивается в стандартном конструктивном формате. Ставки по кредитам действительно подросли, но это не критично. В среднем они выросли на 1%. Могу сказать, что на нашем бизнесе это не отразилось. Но, безусловно, мы, как и все участники рынка, надемся на стабильную внешнеэкономическую и политическую ситуацию, понимая, что мировая политика и макроэкономика рано или поздно, прямо или косвенно отражаются на экономике внутри страны, пусть и в разной степени, на тех или иных отраслях народного хозяйства.

— Как складываются ваши отношения с банками?

— С банками у нас складываются плодотворные, конструктивные и взаимовыгодные отношения. В основном наша компания работает по ипотечным проектам, развивая программу «Доступное жилье».

— В начале года спрос на первичное жилье был близок к ажиотажу, а сегодня, по некоторым оценкам, наблюдается спад активности покупателей. Как бы вы охарактеризовали текущую ситуацию со спросом?

— Если в первой половине года спрос на недвижимость действительно был близок к ажиотажному, что существенно отличалось от ситуации в 2013 году, то текущая ситуация со спросом вполне сопоставима с прошлым годом. Традиционное летнее так называемое «сезонное затишье» постепенно переходит в «осенний рост». Это очень обнадеживающая тенденция. Прежде всего потому, что постоянный ажиотажный спрос для экономики очень плохой показатель. Это как температура у больного: пару дней хорошо, дальше — признак серьезной болезни. В экономике — это признак нестабильности, пред-

кризисной лихорадки. Вспомните, как радовались строители ажиотажному спросу в 2007–2008 годах. Закончилось кризисом. Сейчас все вполне стабильно, прогнозируемо и понятно. Так, рост доллара и евро в начале года, связанный с ситуацией в политической сфере, привел к ажиотажному спросу на недвижимость, лето — традиционный период отпусков и спада, а сейчас, при относительной стабильности доллара и евро, спрос снова начинает расти.

— Сегодня в квартирографии все чаще появляются так называемые европланировки. Пользуете ли вы такие решения? Насколько они, на ваш взгляд, интересны покупателям?

— Во-первых, я не видел четко сформулированных критериев европланировок, это как евростандарт в ремонте. Что это? Пипрок на стенах, обои под покраску, пластиковые окна? Так это сейчас обычный стандарт ремонта. Такая же ситуация и с европланировками. Мы больше пяти лет разрабатываем собственный тип планировок «БК-Стандарт», постоянно стремимся к их совершенствованию, ориентируясь на меняющиеся потребности наших клиентов. Считаю, что нам удалось найти универсальный тип планировок для жилья массового спроса, которое по своим характеристикам находится в сегменте комфорт и очень востребовано на рынке. Сначала БК было аббревиатурой «базовой комплектации», сейчас мы вкладываем в эти слова другой смысл — «базовый комфорт», появились опции, определяющие принадлежность БК к сегменту комфорт-класса, в то же время цены остались в формате эконом.

— Недавно прошли первые в этом году торги землей Фонда имущества под жилую застройку на проспекте Маршала Блюхера. Ваша компания в них не участвовала. Планируете ли участвовать в грядущих торгах, на которые планируется выставить земельные участки в Невском районе (на Октябрьской набережной, Дальневосточном проспекте, улице Бадаева) и один в Калининском районе на Полустровском проспекте?

— В этих торгах мы не участвовали, так как цены были очень высокими. Решение об участии в следующих торгах мы будем принимать исходя из ситуации.

— Каков сейчас размер вашего земельного банка? Сколько квадратных метров недвижимости на нем можно построить?

— Наша компания заинтересована в земельном банке, на котором можно построить не менее 3,5 млн кв. м жилья. Соответственно, такой объем и поддерживается уже несколько лет.

— Планируете ли в этом году приступить к реализации новых проектов?

— Да, до конца года мы планируем начать реализацию трех-четырёх объектов квартальной застройки.

— Какие локации в Петербурге и Ленинградской области, на ваш взгляд, становятся или могли бы стать новыми точками роста?

— Это могут быть любые локации, где совпадает несколько факторов: возможность создания инженерной инфраструктуры и существует экономическая целесообразность с точки зрения спроса.

— В прошлом году вы говорили, что у компании есть планы



Виталий Лавренко

заниматься строительством жилья высокого класса. На какой стадии находится реализация этих планов?

— Мы постоянно рассматриваем различные варианты участков под застройку, анализируем их rentability и выбираем наиболее интересные. Тем не менее основным направлением нашей деятельности остается строительство жилья массового спроса в формате «БК-Стандарт».

— Сколько проектов сейчас находится у вас в работе?

— В общей сложности сейчас мы ведем реализацию 22 проектов, из которых 17 — в стадии строительства.

— Летом вы планировали приступить к строительству объекта

на Октябрьской набережной. На какой стадии находится реализация этого проекта?

— Объект на Октябрьской набережной мы планируем начать сразу после утверждения проекта планировки, надеюсь, это случится в ближайшие пару месяцев.

— Оцените перспективы рынка первичного жилья Петербурга и Ленинградской области. Что его ждет: рост, стагнация или падение? Как будут себя вести цены?

— Мы прогнозируем рост цен на уровне инфляции. А рынок, при сохранении относительно стабильной макроэкономической и политической ситуации, будет стабильно расти.

Легкорельс станет локомотивом для цен

— инфраструктура —

Администрация Петербурга определила первые тринадцать маршрутов по которым в городе пройдет новый вид транспорта — легкорельсовый трамвай (ЛРТ). Участники рынка полагают, что если проект будет реализован, то в кварталах, прилегающих к будущим линиям ЛРТ, стоит ожидать роста цен на недвижимость на 5–10%. Но рост начнется лишь тогда, когда проект получит полную определенность.

Как говорят в Смольном, до конца 2024 года запланировано строительство 13 приоритетных линий скоростного трамвая, общей протяженностью 55 км. В общей сложности предлагается развивать следующие направления: станция метро «Рыбацкое» — Колпино, станция метро «Зоопарк» — Конная Лахта, станция метро «Купчино» — аэропорт Пулково, станция метро «Коломяжская» — Лисий Нос, станция метро «Парнас» — Сертолово, Стрельна — Наукоград, станция метро «Озерки» — Сертолово, Колпино — аэропорт Пулково, станция метро «Ладжская» — Всеволожск, станция метро «Южная» — Колпино, станция метро «Купчино» — город-спутник «Южный», станция метро «Юго-Западная» — Красное Село, станция метро «Проект Большевиков» — станция метро «Озерки». Общий объем инвестиций в проект составит примерно 159,6 млн рублей.

Инфраструктура тянет цены

Как говорят эксперты, при улучшении транспортной ситуации повышается и ценность района, что отражается и на стоимости квадратного метра.

Максим Клягин, аналитик УК «Финам Менеджмент», отмечает: «Развитая дорожная сеть и высокая обеспеченность общественным пассажирским транспортом — традиционно наиболее значимые факторы, в значительной степени определяющие стоимость жилья в спальных районах и формирующие заметную премию к средним рыночным ценам. Как правило, это даже более важное условие, чем, например, наличие дополнительных социально-бытовых объектов — магазинов различного профиля, заведений общественного питания, финансовых учреждений, фитнес-клубов или культурно-развлекательных объектов».

«В такой ситуации цены могут вырасти примерно на пять-десять процентов — в зависимости от уда-



Илья Лос

Влияние на рынок жилья конкретные планы развития инфраструктуры и сроки предполагаемых изменений начнут оказывать за полтора-два года до окончания реализации проекта

ленности от объектов транспорта», — рассуждает Людмила Тюр, руководитель направления продаж и маркетинга группы Solo. По ее мнению, повышение цен происходит тогда, когда информация о новых объектах транспортной инфраструктуры становится подтвержденной, то есть примерно за год до реализации проекта.

Алексей Гулевский, руководитель отдела консалтинга Astera в альянсе с BNP Paribas Real Estate, солидарен с коллегой: «Развитие системы легкорельсового трамвая, безусловно, приведет к росту спроса на жилье в районах его прохождения, поскольку транспортная доступность является важным ценообразующим фактором для жилой недвижимости. В районах со сформировавшейся жилой застройкой возможен рост цен на 10–20 процентов, однако в локациях, где только формируется жилая застройка, существенного роста цен мы не ожидаем, так как цена недвижимости зависит и от других факторов, и прежде всего от планов дальнейшего развития данных территорий».

Владислав Фадеев, руководитель отдела исследований компании JLL в Санкт-Петербурге, считает, что вли-

яние на рынок жилья конкретные планы развития инфраструктуры и сроки предполагаемых изменений начнут оказывать за полтора-два года до окончания реализации проекта. «При этом нужно понимать, что анонсированные планы могут изменяться, поэтому мы можем видеть и обратные тренды, когда отмена решения по развитию возвращала ситуацию на прежний уровень. Наиболее свежий и наглядный пример — это изменение стоимости жилья вблизи от будущей станции „Юго-Западная“ в Красносельском районе. С учетом того, что жители юго-запада ждут эту станцию уже двадцать лет, всякое доверие к анонсам было утеряно. Тем не менее не так давно были заявлены конкретные планы по строительству этой станции в 2016 году, и цены в Красносельском районе начали подтягиваться к уровню соседних районов, однако впоследствии администрация Полтавченко изменила планы в сторону строительства метро около стадиона на Крестовском. Как следствие, разрыв в стоимости жилья между Красносельским и соседними районами опять вырос, — напоминает господин Фадеев. — Поэтому, на наш взгляд, реакция рынка жилья на анонсированные планы по развитию ЛРТ появится в тот момент, когда начнется реальное строительство этих линий. Застройщики будут активно использовать эти планы и до этого момента, однако на ранних стадиях

подобный маркетинг способен лишь немного увеличить темпы продаж, но вряд ли повлияет на цену. Что касается коммерческой недвижимости, то развитие всех сегментов этого рынка можно ожидать только после реализации планов по развитию ЛРТ. Исключением является строительство коммерческой недвижимости в рамках пересадочных узлов: эти объекты — преимущественно ритейл — будут развиваться одновременно с воплощением самой схемы».

Ольга Трошева, руководитель консалтингового центра «Петербургская недвижимость», подтверждает: «Планы по открытию метро, равно как и планы по запуску легкорельсового трамвая, пока они не будут близки к воплощению в жизнь, напрямую на стоимость строящегося жилья не повлияют. Разве что косвенно: покупатели будут более лояльно относиться к проектам в локации, куда собираются проложить такую дорогу».

Юлия Жалева, руководитель отдела маркетинга и продаж проекта «Триумф Парк», так и вовсе считает, что эффект от появления ЛРТ недвижимости сможет ощутить лишь через полгода после ввода нового вида транспорта: «Потребуется не один месяц, чтобы жители Санкт-Петербурга привыкли к новому виду транспорта и испытали его удобство. Возможно, через полгода некоторые изменения станут уже заметны», — говорит она.

Торговля идет по рельсам

Улучшение транспортной ситуации и появление нового вида транспорта повлияют на развитие объектов коммерческой инфраструктуры.

«На офисную недвижимость, ввиду сформированности деловых кварталов в Петербурге, влияние будет минимально, однако небольшая корректировка по ценам возможна. Что касается объектов жилой недвижимости, то застройщики, скорее всего, будут повышать класс возводимого жилья. Наиболее вероятен переход от экономкласса к комфорту», — полагает госпожа Тюр.

Борис Мошенский, генеральный директор компании Maris в ассоциации с CBRE, добавляет: «Думаю, что в первую очередь наличие ЛРТ в указанных местах положительно скажется на динамике продаж жилья и только после этого возможен рост стоимости. На динамику стоимости квадратного метра в первую очередь влияют покупательская возможность и активность».

Но в отличие от госпожи Тюр, господин Мошенский считает, что реализация проекта ЛРТ все-таки повлияет на офисную недвижимость, особенно сосредоточенную в районе Пулково. «Сейчас практически все владельцы офисных центров, расположенных в этом месте, вынуждены самостоятельно организовывать доставку сотрудников арендаторов (шатл-басы). Это очень хлопотное и дорогостоящее мероприятие», — говорит он.

На другие секторы недвижимости реализация линий ЛРТ также может повлиять. Строительство ветки ЛРТ «Купчино» — аэропорт Пулково, возможно, благоприятно скажется на развитии гостиничного сектора в местах конечных станций.

Юлия Жалева говорит: «Что касается других видов недвижимости, то здесь скорее можно предсказать некую синергию развития легкорельсового транспорта и бизнеса. Так, например, в Колпино много промышленных предприятий, которые за счет транспортной доступности смогут привлечь больше квалифицированного персонала. Можно ожидать и строительства других производств, а значит, и появления новых рабочих мест, что опять же спровоцирует спрос на жилье в этой зоне. С ростом численности и платежеспособности населения начнут развиваться и другие сектора недвижимости: будут строиться новые крупные торговые и развлекательные центры, а за ними придет более мелкий сопутствующий бизнес. Но

на подобные изменения потребуются уже годы».

Остудить пыл

Впрочем, Василий Довбня, директор департамента консалтинга компании Colliers International, несколько остужает оптимизм коллег: «Прежде всего, стоит отметить, что вряд ли все эти проекты в нашем городе удастся реализовать в указанные сроки. Наиболее выполнимым представляется проект линии, соединяющей станцию метро „Купчино“ и аэропорт Пулково. И на рынок жилой недвижимости в этих локациях линии ЛРТ существенно не повлияет — у аэропорта жилые дома строить так или иначе не будут, а новый вид транспорта рядом с существующей станцией метро привлечетелательность и стоимость жилья чрезмерно не увеличит. А возможно, даже наоборот — мало кто предпочтет выбрать квартиру вблизи крупного пересадочного узла, в который превратится это место с введением линии ЛРТ».

Однако что касается линий ЛРТ, соединяющих ближайшие пригороды со станциями метро (Колпино — «Южная», Всеволожск — «Ладжская», Красное Село — «Юго-Западная», Сертолово — «Парнас»), то в случае реализации этих проектов, говорит господин Довбня, строительство жилья вблизи конечных станций и в местах промежуточных остановок станет более перспективным. Транспортная доступность повысит привлекательность этих жилых массивов и, соответственно, стоимость квартир. «Правда, станции метро „Южная“ и „Юго-Западная“ для этого должны сначала открыться», — говорит он.

Пессимизм коллеги поддерживает и Владислав Фадеев: «Если говорить о конкретных направлениях, то не очень понятно, как можно анонсировать, скажем, линию метро „Зоопарк“ — Конная Лахта, если место нового зоопарка еще не известно, но уже известно, что там где он предполагался (в Юнтолово), его не будет? Аналогичная история с линией Купчино — Пулково. Непонятно финальное решение о транспортной доступности аэропорта — будет ли это ЛРТ или „Аэроэкспресс“ до Балтийского вокзала, о чем также заявляют как о принятом решении. В ряде случаев представляется намного более целесообразным повысить эффективность использования железнодорожного сообщения, организовать пересадочные узлы, нежели вести отдельную ветку ЛРТ».

Роман Русаков