ДОМ ИНВЕСТИЦИИ

Доступность ценовая и транспортная

Жилые проекты Новой Москвы и Подмосковья соперничают за покупателей не первый год. Главными аргументами в этом споре становятся цена квартир и транспортная доступность. Причем дороги строятся и реконструируются в обоих регионах, однако с общественным транспортом, равно как и с рабочими местами, дела все еще обстоят плачевно.

ДМИТРИЙ ДУХАНИН

Новые ветки автодорог повысили цены в новомосковской Коммунарке

— инфраструктура —

Хотели переехать

В июле 2011 года московские власти представили план расширения территории столицы, согласно которому к старой Москве присоединяется 148 тыс. га на юге и юго-западе области. Ровно через год на картах официально появились новые городские округа — Новомосковский и Троицкий, куда помимо трех городов — Троицка, Московского и Щербинки — вошли 18 муниципальных образований. Кроме того, городскими стали считаться территории инновационного центра «Сколково», площадки «Рублево-Архангельское» и «Конезавод, ВТБ».

Выбор юго-западного направления развития объяснили слабой урбанизацией сектора: по подсчетам властей, на момент вхождения новых территорий там проживали 250 тыс. человек, при этом фонд застройки насчитывал лишь 12 млн кв. м. Кроме того, юго-запад области показался властям оптимальным для «выполнения столичных функций Москвы» с точки зрения экологических, транспортных и градостроительных факторов. Надо полагать, что в этой не слишком понятной, казенной формулировке пресс-релиза было зашифровано намерение властей перенести на новые городские земли некоторые государственные институты.

Так, в 2012 году было объявлено, что в ставшую уже московской Коммунарку переедут обе палаты Федерального собрания, аппарат правительства, Следственный комитет, Счетная палата, пять судов различной юрисдикции, включая Верховный и Высший арбитражный суды, а также кремлевская администрация. Однако пока массового переселения чиновников не произошло. Что касается слабой урбанизации, то транспортники и девелоперы явно перегнали чиновников — в частности, одним из особых успехов по праву считается строительство метрополитена.

50 километров

Московское метро вышло за пределы МКАД уже довольно давно. В декабре 2012 года на северо-западе Московского региона открылась станция «Пятницкое шоссе» Арбатско-Покровской линии метрополитена, в сентябре текущего года первых пассажиров приняла станция «Котельники» протянувшейся на юго-восток Таганско-Краснопресненской линии метро. Что касается непосредственно Новой Москвы, то здесь проходит построенная еще в 2003 году Бутовская линия метрополитена, конечная станция — «Бунинская аллея».

В конце текущего либо в начале следующего года полные оптимизма транспортники рассчитывают открыть на территории Новой Москвы еще две новые станции Сокольнической линии метро — «Румянцево» и «Саларьево». Планируется, что в 2017 году до новых московских территорий дотянется и Калининско-Солнцевская линия: поезд пройдет до станции «Рассказовка» — воспользоваться метро смогут жители Внуковского поселения. А к 2035 году по территории Новой Москвы должно пройти порядка 50 км новых линий метро.

Не только шоссе

К тому же сроку в Новой Москве планируется построить 35 км железных дорог, 600 км автодорог и 7 транспортно-пересадочных узлов, напоминает управляющий партнер «Метриум Групп» Мария Литинецкая. Это строительство уже ведется: в 2015 году в Новой Москве была проложена дорога, соединившая Южное Бутово и Коммунарку. Она обеспечила дополнительный выезд на МКАД помимо Калужского шоссе, которое сейчас находится в активной стадии реконструкции. Реконструкция запланирована весьма масштабная, замечает управляющий партнер «МИЭЛЬ — Загородная недвижимость» Владимир Яхонтов. Средства вкладываются не только в развитие центральных магистралей, но и хордовых трасс.

В частности, активными темпами строится дорога между Троицком и Первомайским, соединяющая Калужское и Киевское шоссе, а также развязки МКАД—Калужское шоссе и эстакады на пересечении МКАД с реконструированным Киевским шоссе. В ближайшее время планируется строительство дублера МКАД на участке Солнцево—Бутово—Видное. Также стали известны планы реконструкции дороги к аэропорту Остафьево, сейчас идут поиски подрядчика.

Тем временем в области

Если говорить о Подмосковье, то строительство дорог в тех или иных объемах ведется сразу во всех направлениях. Завершилась реконструкция Варшавского, Каширского и Ленинградского шоссе, построен платный северный обход вокруг Одинцово, а также участок М11 от границ Москвы через аэропорт Шереметьево до Солнечногорска. Помимо этого как в области, так и в Новой Москве реализуется проект по строительству ЦКАД, призванной перехватить транзитный поток на расстоянии Малого бетонного кольца от столицы. Что касается отдельных городов, то строительство крупных ТПУ планируется в Химках и Красногорске, в районе станции Опалиха. Кроме того, на развязке Волоколамского шоссе с МКАД и пересечении его с Ильинским шоссе собираются построить современные эстакады и организовать бессветофорное движение.

Как рассказал коммерческий директор ФСК «Лидер» Григорий Алтухов, уже обнародованы планы по строительству в области альтернативы метро — линий легкорельсового трамвая, которые будут проложены между крупными подмосковными городами. Начало строительства на первом участке, который включает Подольск, Домодедово и Раменское, запланировано на 2017 год.

Девяносто к десяти

По официальным данным властей Новой Москвы, развитие дорожного строительства будет финансироваться городом и девелоперами в пропорции 10% к 90%, где меньшая часть — это вклад города, а оставшиеся 90% — инвестиции девелоперов. «Обременяя застройщиков новыми социальными обязательствами, власти фактически административным способом контролируют выдачу разрешительных документов на строительство»,— комментирует Владимир Яхонтов. Видимо, именно поэтому девелоперы не открещиваются от новых транспортных проектов.

Однако говоря о перспективах развития транспортной доступности в Новой Москве, эксперты вспоминают не только об автодорогах и развязках, но и строительстве линий наземного метро, легкорельсового транспорта и об электричках. По словам руководителя проектов департамента стратегического консалтинга NAI Becar Натальи Куваевой, возможность софинансирования новых транспортных систем довольно долго обсуждали компании Мортон» и А101 («Авгур эстейт»), однако реализованных проектов до сих пор нет.

«Проблема в том,— говорит госпожа Куваева,— что юридически участие девелоперов в проектах по созданию транспортной инфраструктуры крайне сложно связать с самими девелоперскими проектами. Кроме того, девелоперская компания не является чисто инвестиционной и ей невыгодно участвовать в долгосрочных, технически сложных проектах».

Дорогая Коммунарка

На сегодняшний день в Новой Москве строится порядка 150 новых жилых проектов, причем большая часть из них, около 90, приходится на Коммунарку и пос. Марьино. Точечно отстраиваются города Московский, Щербинка и Троицк, в каждом из них порядка семи-десяти новых объектов.

Что касается продаж, то по четыре новых проекта вышли на рынок в Щербинке и Троицке, в Московском квартиры продаются в двух объектах, а вот в Коммунарке — в девяти. При этом реализуются они по довольно высокой цене — в среднем 110–160 тыс. руб. за 1 кв. м.

Впрочем, по данным МИЭЛЬ, стоимость квартир бизнес-класса здесь может доходить и до 250 тыс. руб. за 1 кв. м. Чуть ниже цены в г. Московском — в среднем 85–120 тыс. руб. за 1 кв. м, еще меньше в Щербинке — 70–110 тыс. руб. за 1 кв. м, в Троицке — 60–100 тыс. руб. за 1 кв. м.

К слову сказать, по данным «Метриум Групп», самая доступная по цене квартира на территории Новой Москвы в сентябре продавалась в ЖК «Борисоглебское» — 1,98 млн руб. за 33,4 кв. м. Самая дорогая — 37,1 млн руб. за 175,8 кв. м — экспонировалась в ЖК «Дубровка».

Цена на квадратные метры в Новой Москве формируется по старым и понятным принципам: чем ближе к МКАД, к городской инфраструктуре, к станции железной дороги или метро, тем дороже продаются квадратные метры. Действующих станций метро в Новой Москве пока мало, но девелоперы работают на перспективу. Например, в рамках развития территории возле метро «Саларьево» планируется возведение 6,7 млн кв. м недвижимости, в том числе 3 млн кв. м жилья.

Область подтягивается

По данным «МИЭЛЬ — Сеть офисов недвижимости», лидером по цене квадратного метра на вторичном рынке Подмосковья по-прежнему является Реутов. Квартира в доме экономкласса там обойдется в среднем в 132,6 тыс. руб. за 1 кв. м, далее идут Котельники — 128,7 тыс. руб., Красногорск — 119,83 тыс. руб., Одинцово — 116,46 тыс. руб., Химки — 114,6 тыс. руб. за 1 кв. м. Самые доступные квартиры вот уже несколько лет находятся в городе Рошале — 29,4 тыс. руб. за 1 кв. м, а также Зарайске — 40,1 тыс. руб., Талдоме — 45,6 тыс. руб., Ликино-Дулево — 45,8 тыс. руб., Электрогорске — 46,6 тыс. руб. за 1 кв. м.

Впрочем, в споре, кто самый дорогой в Московской области, у экспертов нет единого мнения. Первое место в списке дорогих городов, по данным «Инком-Недвижимости», заняли Люберцы — 125,3 тыс. руб. за 1 кв. м, а вот «Метриум Групп» пальму первенства отдает Заречью, где средняя стоимость зафиксирована на уровне 169 тыс. руб. за 1 кв. м. Как мы видим, область активно тянется за Новой Москвой.

Что касается географии строительства в области, то, как заметил руководитель управления продаж ЖК «Болтино» Максим Гладченко, основными направлениями новой застройки являются Северная и Северо-Восточная хорды, где строится большое количество перехватывающих парковок. По словам спикера, нередко девелоперы берут на себя ответственность за строительство дублеров магистралей, чтобы разгрузить подъезд к собственному жилому комплексу. Впрочем, кроме транспортной доступности при выборе площадок под строительство застройщик учитывает наличие объектов инфраструктуры в уже сложившейся застройке округа, а также экологическую ситуацию.

Инфраструктура и трудоустройство

Согласно территориальным схемам, утвержденным властями в ноябре, к 2035 году население Новой Москвы должно достигнуть 1,5 млн человек. Поэтому логично, что строительство инфраструктуры в Новой Москве только ускоряется. По словам руководителя департамента развития новых территорий Москвы Владимира Жидкина, до конца текущего года в ТиНАО должно появиться 17,5 тыс. новых рабочих мест. До присоединения к столице их насчитывалось 84,5 тыс., а с момента присоединения это число увеличилось почти в два раза.

Власти рассчитывают, что новые рабочие места появятся благодаря вводу крупных объектов офисной, складской и торговой недвижимости, среди которых бизнес-парк «Румянцево» и агрокластер «Фуд Сити», говорит начальник отдела разработки проектов «А101 Девелопмент» Александра Мамохина. Уже в нынешнем году в Коммунарке на участке площадью 307 га начнется строительство административно-делового центра, где расположится префектура ТиНАО. Кроме того, планируется строительство кампуса на базе Московского института стали и сплавов, а также книгохранилища для Российской государственной библиотеки имени Ленина. А в рамках жилого проекта «Москва А101» помимо детских садов, поликлиники, магазинов и кафе планируется построить крупный образовательный центр на 1775 мест, который откроет свои двери для учеников в 2016 году.

Правда, по данным компании Colliers International, исследовавшей Московский регион в целом, за пределами сформировавшихся зон деловой активности наибольшая доля свободных площадей сохраняется именно на юго-западном направлении (32%). Поэтому не очень понятно, когда именно появятся эти самые рабочие места, ведь их должны обеспечить арендаторы коммерческих площадей, а в текущей экономической ситуации у них дела идут не так хорошо, чтобы осваивать пустующие направления.

Несмотря на то то во всех без исключения проектах наличию социальной инфраструктуры уделяется самое пристальное внимание, есть одно «но». «В большинстве случаев девелопер старается отложить строительство социалки на последнюю очередь,— комментирует генеральный директор ООО „Новые Ватутинки“ Александр Зубец.— Прежде всего ему интересно возвести дома, от реализации квартир в которых он получит прибыль, тогда как детский сад или школа — это дополнительная финансовая нагрузка, не приносящая доходов».

В итоге в Новой Москве складывается ситуация, когда жители первых очередей проекта годами не могут устроить ребенка в школу или детский сад. Та же история и с трудоустройством. Ни один девелопер не будет возводить и заселять сразу весь микрорайон. Между тем для организаций, работающих с клиентами,— банков, ритейлеров — трафик очень важен. И даже если застройщик во время строительства первой очереди проекта возведет объект, полностью подходящий под требования торговых сетей, ритейлеры его не запустят. А это означает, что люди будут вынуждены по-прежнему ездить на работу в столицу.

Инфраструктура в области строится не менее активно, чем в Новой Москве. Например, по данным Rose Group, в 2014 году здесь было построено 23 школы, а в текущем году — более 20. Однако диспропорция между обеспеченностью инфраструктурой и жильем по-прежнему сохраняется. «Это характерно практически для всех городов, не входящих в ближний пояс, то есть находящихся далее 5 км от МКАД»,— говорит генеральный директор Tekta Group Дмитрий Коновалов.

Где покупать

Пока, по мнению Владимира Яхонтова, выигрывают покупатели жилья в Новой Москве. «Бюджетирование в столице априори лучше, чем в области,— объясняет спикер.— А это означает больший объем инвестиций, при котором развитие территории, качество ее обслуживания и стоимость недвижимости будут расти более быстрыми темпами, чем в Подмосковье». Впрочем, замечает он далее, в области тоже есть свои драйверы, к примеру Красногорск и Одинцово.

А вот по мнению председателя совета директоров Kaskad Family Валерия Мищенко, сравнивать Подмосковье и Новую Москву в реалиях сегодняшнего рынка довольно трудно. «Сейчас выигрывают наиболее ликвидные проекты, которые максимально учитывают потребности целевой аудитории, а географическое положение не оказывает такого сильного влияния».

И та, и другая территория имеют хороший потенциал для развития, считает заместитель генерального директора Urban Group Леонард Блинов. Однако сам он отдает предпочтение Подмосковью: «Северо-западное направление Московской области — Химки, Красногорск — традиционно считается одним из самых благоприятных для жизни. Во многом это связано с хорошей экологией, развитой инфраструктурой и совершенствованием транспортной сети. Благодаря этому Химкинский и Красногорский районы входят в топ-5 самых застраиваемых районов Подмосковья».

Кроме того, теряет свое значение и самый главный козырь Новой Москвы — московская прописка, за которой, по словам директора по маркетингу и продажам «ЮИТ Ситистрой» Алексея Харитонова, теперь мало кто гонится. Выигрывают цена и транспорт, а не регион, где расположен проект.

Наталья Овчинникова