16 Среда 2 марта 2016 №35 | Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» | kommersant.ru

ленинградская область тенденции

Налог на будущее

Девелоперы держат высокие темпы строительства жилья на границе Петербурга и Ленинградской области. Однако социальная инфраструктура уже не поспевает за количеством вводимого жилья. Предложенная застройщикам пару лет назад программа выкупа у них построенных ими детсадов и школ за счет уплаченных ими же налогов не снимает остроты проблемы. И все же миграция застройщиков из Санкт-Петербурга в Ленинградскую область растет.



администрирование —

Новые мигранты

Ленинградская область переживает строительный бум. В январе 2016 года в эксплуатацию сдано 551 тыс. кв. м жилых площадей — в 2,5 раза больше аналогичного показателя января 2015 года и четверть всего объема введенного в прошлом году жилья (2,3 млн кв. м). По данным Surveyor International Group, строительство в Ленинградской области сейчас велется по 600 алресам. Развивающиеся кварталы огромны. В основном они расположены на границе Петербурга и Ленинградской области и рассчитаны на десятки тысяч жителей. Недвижимость здесь дешевле, а по доступности не очень уступает отдаленным от центра районам Петербурга. Особенно она привлекательна для молодых семей с одним или дву-

Бюджеты областных муниципалитетов, однако, не соотносятся с темпами строительства, и за свой счет ввести достаточное количество социальных объектов власти не успевают. Поэтому в районах активной застройки возникают очереди в детские сады и школы. Например, в поселениях Мурино и Кудрово во Всеволожском районе Ленинградской области очередь в детские сады составляет около 3 тыс. человек.

Для решения проблемы обеспечения социальными объектами в 2013 году власти региона запустили программу «Социальные объекты в обмен на налоги», предполагающую строительство детских садов, школ и последующим выкупом этих объектов правительством Ленобласти за сумму, установленную Минпромторгом, но не превышающую 70% объема налоговых поступлений застройщика в областную казну. Объекты выкупаются по конкурсу и принимаются на баланс муниципалитетами, средства которым поступают от Ленобласти целевой субсидией. Для того чтобы схема работала, застройщик или его подразделения должны быть зарегистрированы в Ленинградской области.

«Как правило, к нам не переводят головные офисы, но регистрируют "дочки". Если одно из подразделений крупного холдинга занимается строительством, то они могут участвовать в программе, и налоги возвращаются ный директор «Полис Групп».

с общей суммы, уплаченной холдингом»,— добавляют в пресс-службе администрации ЛО.

Конкурентное преимущество детства

тованным правительством Ленинградской области в рамках этой программы, стала Setl City. В 2013 году компания подписала два соглашения об участии в программе «Соцобъекты в обмен на налоги» для своих проектов «Семь столиц» (Кудрово) и «GREENЛандия» (Мурино) и в их рамках передала муниципалитетам дет- Живые деньги ский сад (он действует с прошлого года) и школу (примет учеников в сенвы к передаче. «Программа доказала свою эффективность и является действенной мерой областного руководства по привлечению инвесторов, резюмирует генеральный директор компании Setl City Илья Еременко.— Условия программы вполне справедливы и оправданны».

Компании RBI, заключившей соглашение с Ленобластью на возведение детского сада на 95 мест во второй очереди малоэтажного микрорайона проекта Mistola Hills (строит компания «Северный город»), работу схемы на практике предстоит еще

Стоимость выкупа объектов рассчитывается на основе цены одного места в садике или школе, устанавливаемой Министерством строительства и ЖКХ и изменяемой, однако общий порядок — около 1 млн руб. за место в детском саду, приблизительно столько же — в школе. «Мы не мо- на 13 439 мест. В прошедшем году по поликлиник за счет застройщиков с жем тратить на выкуп более 70% упла- программе «Соцобъекты в обмен на ченных налогов, то есть с гаранти- налоги» построено и выкуплено пять ей оставляем себе 30%. Если же у застройшика нет пока столько налогов. ги их создано 19. мы берем детсад в аренду, чтобы застройщик не нес бремя его содержания, пока в бюджет не поступит достаточного количества налогов»,--ищут выходы в администрации региона. Для девелоперов наличие в проекте социалки — серьезное конкурентное преимущество.

Проект, который включает в себя социальные объекты, для застройщика, конечно, сложнее, чем просто возведение жилых домов — и по финансовому планированию, и по реализации. Но это рабочие трудности, с которыми крупные компании справляются, заверяет Иван Романов, генераль-

Однако в соответствии с обновленной градостроительной политикой, представленной заместителем председателя правительства Ленобласти по строительству Михаилом Москвиным на Съезде строителей 16 февра-Первым застройщиком, аккреди- ля, в программу вносятся изменения. С марта для объектов, готовящихся к возведению в так называемой красной зоне (10–15 км от КАД до дороги А120), на выкуп соцобъектов будут направляться не 70%, а только 50% налоговых взносов. В остальных локапиях условия программы не меняются.

Пару лет назад власти региона нашли удачный выход из ситуации, предлотябре), еще три детских сада гото- жив застройщикам выкуп построенных ими детсадов и школ за счет уплаченных ими же налогами. Сейчас стало ясно, что налоговых поступлений не хватит на оплату объектов по нормативам необходимых для прирастающего населения приграничных районов. Правительство ЛО предложило девелоперам «строить меньше, да лучше».

Потому что даже растущий размер налоговых поступлений от застройщиков, сообщил губернатор области Александр Дрозденко, не сможет компенсировать стоимость всех объектов, заявленных к участию в программе. По этой схеме, приводит данные руководитель департамента продаж и приобретений Surveyor International Group Максим Игнатович, заключено 20 соглашений с застройщиками, по которым до конца 2022 года планируется построить 45 детских садов на 6599 мест и 16 школ детских садов, всего на частные день-

По данным Михаила Москвина, в районах интенсивной урбанизации — Всеволожском, Ломоносовском, Тосненском, Гатчинском и Кировском — живет сейчас 650 тыс. человек, а к 2030 году число жителей достигнет 1,4 млн. Региональный норматив наличия мест в детских садах составляет не менее 60 мест на 1 тыс. жителей для городской местности и не менее 40 — для села, для школ — 91 и 61 место соответственно. Чтобы соблюсти эти показатели и обеспечить жителей учреждениями культуры, здравоохранения, спортивными, образовательными объектами, дорогами и объектами пожарной охраны

В поселениях Мурино (на снимке) и Кудрово во Всеволожском районе очередь в детские сады уже около 3 тыс. человек. Предложенная застройщикам пару лет назад программа выкупа у них построенных ими детсадов и школ за счет уплаченных ими же налогов пока не снимает остроты проблемы

только на приграничные районы потребуется потратить почти в два раза больше, чем вся адресная инвестиционная программа на 2016 год для всей области, и денег на выкуп этих объектов у региона просто не хватит. Однако если норматив не соблюден, новые проекты строительства не одобряются. Власти призвали девелоперов «строить меньше, да лучше».

Если исходить из новых правил игры, то уже не очевидно, что стоимость возводимой инфраструктуры не будет перекладываться на покупателя. «Возврат затрат на строительство процесс небыстрый. Для бизнеса, по сути, это замораживание средств на довольно длительный период. Кроме того, компания-застройщик должна и дальше, уже после завершения текущего проекта, вести активную деятельность и показывать большую прибыль. А это не всегда осуществимо в нынешних условиях ведения строительного бизнеса в регионе»,замечает руководитель департамента продаж и приобретений Surveyor International Group Максим Игнатович. Финансирование постройки объектов напрямую из бюджета (живыми деньгами), особенно на начальной стадии, по его мнению, существенно повысило бы интерес застройщиков к программе.

Как бы ни реагировали на изменения застройщики, пока Ленобласть привлекает их прежде всего более низкой, чем в городе, ценой земли. Также имеет значение наличие крупных участков с перспективным расположением (например, недалеко от метро), на которых возможна реализация масштабных проектов комплексного освоения, — такова рыночная реальность, констатирует Иван Романов. Максим Игнатович добавляет, что весьма удачно складывается и соперничество с Петербургом: в последний год в городе в плане регулирования градостроительной деятельности произошли существенные перемены, усложнившие и без того не всегда прозрачные процессы. Поэтому миграция застройщиков в область только увеличится.

Елена Большакова

КОТ В МЫШЕЛОВКЕ

Строительство внутренней дорожной сети новых проектов комплексного освоения территорий (КОТ) закономерно лежит на плечах девелоперов. Однако нередко средства застройщиков привлекаются и для строительства подъездной сети и даже региональных дорог. Причина, по которой застройщики готовы идти на эти траты, одна: отсутствие необходимой дорожной сети ставит под сомнение репутацию их проектов. Застройщики вскладчину с властями готовы участвовать в финансировании прокладки крупных магистралей — если такие вложения будут экономически оправданы.

Дороги будущего

Несколько лет назад, когда реализация проектов массовой застройки таких районов, как Мурино и Кудрово, только набирала обороты, ситуация в стране и мире была совершенно иной. Экономика была на подъеме. Девелоперы намеревались построить жилье, муниципальные власти — дороги и объекты социальной инфраструктуры. Картина будущео рисовалась радужной.

Однако с изменением экономической сигуации и одновременным вводом в эксплуатацию огромного количества жилья изменились и ожидания относительно того, какая из сторон должна строить социальную инфраструктуру

Теоретически ответственность делится так: дороги внутри кварталов строят застройщики, подъездные дороги к ним - муниципроисходит с инженерными сетями: внутри КОТ трубы тянут сами застройщики, а к проектам — муниципалы (как правило, на паях с застройщиками).

На практике улично-дорожная сеть в проектах комплексного освоения действительно возводится за счет средств застройщика, после чего передается на баланс администрации области, Росавтодору или администрации муниципального образования, на территории которого ведется строительство КОТ. Более крупные инфраструктурные проекты, например строительство развязок и выездов на КАД, как правило, реализуются пулом застройщиков, которые возводят жилые комплексы в одной локации, совместно с правительством

Крупнейшие на сегодня проекты, в строигельстве которых будут задействованы финансы застройщиков, - это строительство обхода Мурино (в створе Пискаревского проспекта); съезд с КАД в створе проспекта Культуры к ТПУ «Девяткино», а также строительство продолжения проспекта Строителей, его расширение с двух до четырех полос и подключение к КАД возле ІКЕА и развязка с Мурманским шоссе. По данным пресс-службы Ленинградской области, проекты всех трех строек будут сформированы в этом году.

В наибольшей готовности находится первый из них. Продолжение Пискаревского проспекта от КАД в обход Мурино и Новодевяткино решено строить на условиях концессии. К третьему кварталу 2016 года власти надеются получить проект от застройщиков этих кварталов, объявить конкурс и выбрать концессионера, который будет отбивать свои вложения, эксплуатируя дорогу на платной основе. Интерес к участию в ГЧП стоимостью 5,5 млрд руб. проявили группа ЛСР, группа компаний ЦДС и банк ВТБ.

«В 2017 году мы начнем реализацию проекта. Дорога пройдет по территории двух субъектов — Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Без участия Минтранса нам не обойтись. учитывая позицию Петербурга, который в связи с подготовкой инфраструктуры к мероприятиям чемпионата мира по футболу не имеет возможности вкладывать средства именно в этот участок дороги. Так что заявку в Минтранс мы будем подавать, когда получим положительное заключение по проектной документации и определим доли, которые должны вкладывать государство и концес-

сионеры». — рассказывает заместитель председателя правительства Ленинградской области по строительству Михаил Москвин. Из «фонда 12-тонников» область запросила 3 млрд руб.

«Строительство дорог — очень дорогое удовольствие. К тому же такие проекты невозможно разбить на очереди и растянуть во времени. Единственным успешным проектом в этой связи можно назвать строительство ЗСД (западный скоростной диаметр.— "**Ъ"**), вспоминает Андрей Вересов, директор агентства "Метры".— Этот очень успешный пример с точки зрения инвестиционной составляющей. Однако срок его окупаемости может превысить 20 лет».

Новая экономика проекта

Оплатить строительство новых дорог из своих средств область явно не сможет В 2015 году весь дорожный фонд региона составил немногим более 10 млрд руб., из них на строительство и реконструкцию из областного и федерального бюджета пошло 2,9 млрд руб. В 2016 году дорожный фонд составит всего 8,1 млрд руб., 3,8 млрд из них уйдет на содержание дорог.

«Сегодня многие из заявленных проектов в пригородных зонах Ленобласти заселены. Их жители сталкиваются с круглосуточным транспортным коллапсом. Девелоперы вынуждены выделять средства на развитие транспортной сети, поскольку ее отсутствие ставит под сомнение реализацию следующих очередей заявленных жилых комплексов»,поясняет Андрей Вересов.

Девелоперы попали в мышеловку. С одной стороны, строить внешнюю дорожную сеть они не обязаны, с другой — портить репутацию новых проектов никто не хочет.

Кудрово, Мурино, Девяткино, Бугры, Всеволожск — микрорайоны, где появилось огромное количество домов, — все это локации с острой транспортной ситуацией.

«В отношении дорожной инфраструктуры вопрос делится на две части: техническую и финансовую. Когда невозможно технически решить проблему, то никакие деньги не помогут. Тем временем в Буграх совместно с другими застройщиками мы уже проектируем продолжение проспекта Культуры через КАД, в Ручьях — продолжение Пискаревского проспекта, вокруг Мурино обходную дорогу. Раньше проектированием никто не занимался, а сейчас технические решения появляются. Без дорог невозможно нормально продавать квартиры, поэтому бизнес заинтересован в том, чтобы находить решения», -- согласен с коллегой из агентства «Метры» Сергей Терентьев, руководитель департамента недвижимости ГК ЦДС.

В финансовом отношении, поясняют девелоперы, все зависит от конечного экономического результата. С одной стороны, наличие хорошей доступности улучшает ликвидность строящегося жилья и качество проживания. С другой стороны, добавляет директор по продажам УК Docklands Екатерина Запорож ченко, если решение проблемы потребует слишком больших средств, то лучше отказать ся от проекта вообще. При проектировании объектов КОТ за-

стройшик закономерно закладывает в проект расходы на обеспечение новых кварталов инфраструктурой. Устройство внутриквартальных улиц и проездов входит в себестоимость строительства. Стоимость строительства наружных улиц составляет около 1-1,2 тыс. руб. от себестоимости строительства одного «квадрата», приводит пример Леонид Кузнецов, директор по строительству ЗАО «Строительный трест». Строительство же крупных развязок и дорог может существен но сказаться на себестоимости строительства, поэтому только действительно крупные застройки (КОТ) могут оправдать такие вложения без учета получения согласований выделения земли, проектирования, экспертиз и так далее. Такие проекты могут быть реализованы только совместно застройщиком и властями региона

Елена Большакова

Новые контуры

«Страшно представить себе, как люди будут жить в этих домах и как эти строения будут выглядеть. Я думаю, что в ближайшем будущем нас ожидает коллапс из-за переизбытка предложения низкокачественного жилья»,— предупреждает господин Богданов. «Термин "спальный район" приобрел в последнее время не очень хороший оттенок, негативный контекст — мол, далеко, неудобно и неуютно. Мы трактуем словосочетание по-другому, ассоциируем с ним комфорт и уют. Сейчас — рынок покупателя, которому нужно предложить не просто квадратные метры, а качество и комфорт окружающей среды. Только ценой привлечь уже нельзя», констатирует Роман Мирошников, исполни-

тельный директор ЗАО «Ойкумена». Впрочем, уже сейчас на территории Ленобласти примерно 15% строящегося жилья можно назвать комфортным, подсчитала Ольга Шарыгина, управляющий директор департамента управления активами и инвестициями NAI Becar.

Комфортная городская среда — это баланс жилой и социальной инфраструктурной, транспортной, инженерной и рекреационной функций. Люди имеют возможность жить в качественно построенном доме, достаточно быстро доехать до работы, при этом в жилом комплексе должны быть созданы все условия для отдыха, развития

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОБЪЕМОВ СТРОЯЩЕГОСЯ И ПРОЕКТИРУЕМОГО ЖИЛЬЯ ПО РАЗЛИЧНЫМ ЛОКАЦИЯМ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГА (ШУШАРЫ)



и обучения детей. Комфортная городская среда — это система, где все элементы гармонично дополняют друг друга. От типовых проектов комплексного освоения территорий проекты создания комфортной городской среды отличает не только сооружение жилых комплексов с уникальной архитектурной концепцией, нескольких школ и детских садов, но и создание максимально комфортных условий для проживания. «В современном мире застройщик предлагает покупателю не только квадратные метры, но и новый образ жизни. Проектируются закрытые от автотранспорта дворы, строятся паркинги, создаются пешеходные и велодо-

рожки, детские городки и спортивные площадки, продумывается социальная и бытовая инфраструктура. Люди должны иметь в шаговой доступности все необходимое: магазины, аптеки, места для проведения досуга и общения. Сбалансированное гармоничное пространство — это самое главное, что должно быть на территориях, которые сейчас активно развиваются»,— полагает генеральный директор ООО «Дудергофский проект» Василий Вовк.

Новый урбанизм

«Комплексность и разнообразие — два ключевых термина современной урбанистки. Комплексность у нас хромает в силу монофункциональности новых районов, разнообразие — из-за того, что многие проекты делает один девелопер. Часто компании пытаются это исправить, приглашая разных архитекторов для оформления фасада, но, как показывает практика, все равно в целом это один концептуальный подход, а значит, здания будут примерно одинаковыми, просто разного цвета»,— говорит господин Пашков.

Основные идеи нового урбанизма появились в конце 1970-х годов, а в 1980-е годы были сформулированы принципы нового урбанизма (удобство для пешеходов, развитая уличная сеть, многофункциональность и разнообразие, разнотипная застройка, экоустойчивость). Очень большое

влияние на формирование этого градостроительного направления оказала Джейн Джекобс, известный исследователь городской среды и экономики городов. В конце 1990-х годов эти идеи добрались до России, и постепенно такой подход стал применяться при планировании развития больших городов-миллионников, несмотря на его серьезную критику.

«Принципы нового урбанизма в их изначальной концепции — это создание небольшого уютного района или города в противовес так называемым автомобильным пригородам. Однако то, что строится на 90% территорий новой агломерации — Мурино, Кудрово, Буграх и пр., — это как раз "автомобильные многоэтажные пригороды". Новый урбанизм подразумевает, что за десять минут пешком житель сможет добраться до любого нужного ему объекта инфраструктуры — магазина, сада, школы или поликлиники; дружелюбные к пешеходам улицы с широкими тротуарами и деревьями; разнообразие форматов недвижимости разного ценового уровня и хорошо развитую сеть общественного транспорта. На мой взгляд, этим принципам соответствуют разве что проекты, заявленные на юге Петербурга»,— отмечает Николай Урусов, исполнительный директор строительной компании «Красная стрела» (ЖК «Неоклассика»).

Анзор Берсиров, руководитель проектов комплексного освоения территорий ЗАО

«Строительный трест», полагает, что принципам нового урбанизма соответствует всего около 5% проектов, строящихся в Ленинградской области. «Среди таких проектов — ЖК "Янила Кантри" в поселке Янино и ЖК Grona Lund во Всеволожске»,— говорит он.

Тамара Попова, руководитель отдела исследований Knight Frank St. Petersburg, добавляет: «Удачными примерами могут служить "Новое Сертолово", "Золотые купола", Mistola Hills, "Близкое"».

Господин Крутов к комфортным проектам причисляет ЖК Grona Lund (NCC), ЖК «NewПитер» («Строительный трест»), ЖК «Финские кварталы» (ООО «Элемент-Бетон»). Все эти проекты, по его словам, имеют относительно небольшую высотность, до девяти этажей, и продуманную сопутствующую инфраструктуру. Также в них присутствуют достаточно большая зона озеленения, закрытые от автомобилей дворы и разнообразные общественные пространства.

«Однако в полной мере традиционным принципам нового урбанизма в Ленобласти не соответствует ни один проект. Эта концепция обязывает застройщика следовать идеям зеленого строительства, в том числе использовать энергоэффективные технологии и внедрять возобновляемые источники энергии. А этот аспект труднореализуем в сегменге жилья эконом- и комфорткласса»,— резюмирует эксперт.

Валерий Грибанов

«Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» («Ленинградская область»). Учредитель: АО «Коммерсантъ». Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2. | Мария Комарова — генеральный директор АО «Коммерсантъ» | Сергей Яковлев — шеф-редактор АО «Коммерсантъ» павел Кассин — директор фотослужбы | Рекламная служба: Тел. (495) 797-6996, (495) 925-5262 | Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат» | Владислав Дорофеев — выпускающий редактор | Наталия Дашковская — редактор | Сергей Цомык — главный художник Виктор Куликов — фоторедактор | Екатерина Бородулина — корректор | Адрес редакции: 121609, г. Москва, Рублевское ш., д. 28. Тел. (495) 797-6970, (495) 926-3301