

ленинградская область

# Возьмут на баланс

В 2016 году в Ленинградской области было введено в эксплуатацию 2,2 млн кв. м жилья, что на 6,5% меньше, чем в 2015 году. При этом план ввода жилья, утвержденный Министерством регионального развития РФ, выполнен на 117,6%. Об этом в середине февраля рассказал на съезде строителей Ленинградской области губернатор Александр Дрозденко. В настоящее время в регионе стройка ведется на 652 строительных площадках, 182 компании работают по ФЗ-214 «Об участии в долевом строительстве» и 29 компаний — по схеме жилищно-строительных кооперативов.

— рынок —

На съезде строителей губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко заявил, что областное правительство стимулирует развитие не только жилищного строительства, но и промышленного. И это касается не только территорий, прилегающих к Кольцевой автомобильной дороге, а всей Ленинградской области. Для того чтобы строительство было сбалансированным и все компании могли вести застройку разного вида, подготовлена новая редакция типового соглашения о сотрудничестве в рамках региональной программы «Светофор». Программу действующе с начала прошлого года и уже претерпела с тех пор существенные изменения. Область разделена на три зоны: «красную», «желтую» и «зеленую». «Красная» зона граничит с Петербургом и включает в себя около 30 населенных пунктов Ленобласти во Всеволожском, Ломоносовском, Тосненском, Гатчинском районах. Там действуют самые жесткие условия по выкупу властями субъекта социальной и дорожной инфраструктуры. «Желтая» и «зеленая» зоны удалены от города, и там у девелоперов значительно больше свободы и предпочтений.

Для трех зон предусмотрены различные условия приобретения объектов социальной сферы, спортивных объектов, объектов здравоохранения в зависимости от местонахождения на территории жилых застроек. «В „красной“ зоне строительства предусматривается приобретение объектов в рамках программы социального обмена с рассрочкой платежа на семь лет, 10% мы выплачиваем одновременно и по 15% в течение шести лет, — напоминает губернатор на съезде строителей. — В „желтой“ зоне строительства на приобретение объектов с рассрочкой на четыре года, 50% сразу при подписании документов о вводе объекта в эксплуатацию, договор о приобретении и дальше по 15–18% в год. При этом в „зеленой“ зоне мы будем приобретать объекты сразу со стопроцентной оплатой». Глава областного правительства уточнил, что налоговые поступления от застройщиков должны быть сопоставимы с затратами области на приобретение объектов в областную и муниципальную собственность.

Выкуп объектов, которые уже построены, но по каким-то причинам не включены в соглашение, будет происходить по принципу целесообразности. «Мы будем выкупать прежде всего те объекты, которые можем загрузить. То есть если мы будем выкупать детский сад, то мы должны выкупать его с гарантией, что с момента подписания договора о выкупе мы сможем передать этот детский сад на эксплуатацию муниципалитету и через два-три месяца после получения необходимых документов для лицензирования в этот детский сад, или в школу, или в поликлинику придут люди», — уточнил механизм Александр Дрозденко. Если объект построен, но зона застройки не позволяет его загрузить, то он будет выкупаться во вторую очередь. При этом правительство области не снимает с себя обязательств выполнять соглашение по комплексному развитию территорий, которое предусматривает не только строительство жилых комплексов, но и социальных объектов или объектов, которые входят в понятие «комфортная среда обитания».

Строительный комплекс Ленобласти — один из наиболее развитых кластеров севера-запада России. По словам исполнительного директора НП «Российская гильдия управляющих и девелоперов» (РГУД) Елены Бодровой, вводу жилья в регионе предшествует активная работа. «Есть цикл развития. Цикл ввода в среднем составляет пять лет. Сейчас ввели строительство, которое было запущено пять лет назад, — объясняет эксперт. — Как раз в Петербурге была заморожена ситуация со строительством, потом произошло ужесточение законодатель-



ства в части правил землепользования и застройки. Поэтому инвесторам—строителям жилья, которые принимали решение о том, где им логичнее строить, было понятнее работать с Ленинградской областью». По ее словам, на темп строительства, с одной стороны влияет покупательская способность, а с другой - ужесточение правил по строительству инженерной инфраструктуры. Государство не успевает за развитием новых территорий по прокладке дорог, строительству транспортно-пересадочных узлов, поэтому все эти заботы перекладываются на плечи девелоперов. Девелоперы, в свою очередь, перекладывают это на плечи покупателей. Поэтому в ближайшее время, по мнению экспертов, не стоит ожидать реализации крупных инфраструктурных проектов даже с небольшой долей участия государства.

«У нас по-прежнему все сопредельные районы — Кудрово, Мурино, Янино — продолжают строительство очереди. Они будут тяжелыми в части обеспечения социальной, и здесь государство намерено участвовать», — рассказывает Елена Бодрова. — Программа «Светофор» очень ужесточает правила по входу на плотные участки жилой застройки. То есть будут предлагаться более удаленные объекты, потому что, к сожалению, пока нет какой-то понятной социальной и транспортной карты развития инфраструктуры. Есть воля федеральных властей, что необходимо двигаться в этом направлении, и есть ожидания, что какая-то концепция будет представлена».

По словам исполнительного директора РГДУ, инвесторы сейчас на жилищный рынок Ленобласти смотрят очень осторожно. Есть иностранные компании, которые имеют доступ к зарубежным капиталам, они и будут продолжать рассматривать строительные объектов как перспективное. Есть и региональный интерес — интерес москвичей, которые расширяют свои возможности. Активно пытаются внедриться на рынок Казахстан в лице компании VI Group, которая уже пришла в Петербург и рассматривает возможности работы в соседних регионах.

## По водному пути

— инфраструктура —

Это неудивительно, так как расстояние между Венгстилом и Нюнесхамном (пригород Стокгольма) самое короткое и паром преодолевает его за 9 часов в сравнении с 40 часами из Санкт-Петербурга на Стокгольм. Поэтому грузы на Скандинавию идут сушей через Финляндию. Малый паромный грузопоток не позволяет обеспечить клиентам достаточную частоту рейсов из Санкт-Петербурга. На Травемюнде из Санкт-Петербурга отправляется три кругорейса, время в пути составляет два с половиной дня, тогда как из Лиепая мы делаем пять кругорейсов в неделю и время перехода составляет 27 часов. Зимой время в пути может непрогнозируемо возрасти из-за замерзания портов Ленинградской области».

По мнению международного паромного оператора, чтобы сообщения из Северо-Западного региона России развивались, необходимы «безлюдные» технологии. Нерационально везти на пароме в течение двух-трех дней не только грузовик, но и водителя. На таких длинных маршрутах используются не грузопассажирские, а грузовые паромы. Именно в этой сфере сейчас и происходит инновационное развитие. В 2015 году на форуме «ТрансРоссия» Stena Line представила технологию мафизации (использование мобильных мафи-трейлеров грузоподъемностью до 100 тонн) и трейлеризации (отправка прицепов без тягача). Мафизация все активнее используется в мультимодальных цепочках: железная дорога + паром + автотранспорт до двери клиен-

та. Сопоставимая по цене с прямой автоперевозкой, она позволяет, например, металлургическим предприятиям поставлять европейским клиентам тяжеловесные поковки и расширять в Европе сеть обслуживания по поставке металлопроката. Этого сервиса не зависит от наличия автотранспорта по перевозке внутри России или на Европу, которое стало проблемой в санкционный период. Мафики — простое решение для комбинированной перевозки оборудования и разных крупногабаритов, а также тяжеловесных грузов: отделочных материалов, бумаги, пиломатериалов, сборных домов.

«Трейдеризация — это моментальное сокращение издержек на 20%, только потому что автопоезд длиннее прицепа. У многих наших латвийских клиентов количество перевозимых трейлеров уже в 2016 году превысило количество автопоездов, — говорит Оскар Осис. — Мы ожидаем сохранения этой тенденции и активно работаем с компаниями, способными принимать прицепы в портах доставки. Для российских клиентов это еще и возможность уменьшить количество дорогостоящих тягачей стандарта „Евро-5“ и выше в автопарке: один тягач обслуживает три прицепа, поэтому время круглоезда сокращается, не столь высоки требования к квалификации водителя, которому надо доставить груз только до порта. Внедрение инноваций окупается: в 2015 году объемы перевозок у нас выросли на 22%, а в 2016 году — на 21%. Разумеется, «безлюдные» технологии требуют научной организации труда в портовых терминалах, обязательных обес-

печить безопасность перевозки и депонирования грузов, логистику погрузочно-выгрузки, в том числе в интермодальном режиме (вагон-паром и обратно, контейнер-паром, трейлер-паром). Перевозке паромных грузов без сопровождения принадлежит в будущем, считают эксперты, поскольку замена группаспасажирского флота на грузовой обеспечит более выгодную цену для клиентов.

Уже почти пять лет идет реализация Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года, цель которой удовлетворение потребностей экономики, внешней торговли и населения в перевалке грузов и обеспечении безопасности мореплавания путем формирования инновационной инфраструктуры морских портов и их интеграции в транспортные узлы. При этом в документе сказано, что стимулирующую роль в их комплексном развитии должно взять на себя государство.

Современный морской порт — это крупный транспортный узел, который связывает разные виды транспорта: морской, речной, железнодорожный, автомобильный, трубопроводный. В морских портах реализуется национальная морская, таможенная и пограничная политика, осуществляется государственный портовый контроль, а поскольку Россия располагает самой протяженной в мире линией морского побережья, морские порты являются стратегическими объектами государства, что определяет необходимость постоянного совершенствования управления ими.

**Юлия Савина**

# «Кризис помог значительно снизить стоимость жилья»

— мнение —

Ленинградская область бьет рекорды по темпам роста жилой недвижимости: за последние четыре года там удвоилось количество жилых квадратных метров. О том, как этого удалось добиться, зачем в Ленинградской области нужен Градоствет, почему сейчас важнее заботиться не о количестве вводимых квадратных метров, а об их качестве и как решать проблему долгостроев, «Ъ» рассказал заместитель председателя правительства Ленинградской области по строительству МИХАИЛ МОСКВИН.

— В прошлом году Ленинградская область вошла в топ-5 регионов по динамике ввода жилой недвижимости. Причем если в Санкт-Петербурге уровень роста темпов жилищного строительства составил всего 4,2%, то в области — 82,6%. С чем это связано?

— Это не случайный результат, а итог процессов, которые начались в области еще в 2012 году, когда губернатором стал Александр Дрозденко. В тот год ввод жилой недвижимости у нас составил чуть более 1 млн кв. м, а уже в 2016 году — 2,17 млн кв. м — и это был далеко не рекордный год. Новый губернатор объявил курс, который получил название «Новая градостроительная политика». Его краеугольным камнем стала программа «Социальные объекты в обмен на налоги», которая создала более привлекательные условия для бизнеса, чем в соседнем регионе. Застройщик становится налоговым резидентом области, платит налоги, строит детский сад, школу в своем проекте ком-

плексного освоения территории, передает нам, а мы выкупаем объект за его налоги. Эта схема, во-первых, решает вопросы появления образовательных учреждений в новостройках, которые по идее должно строить государство, но опять-таки — за налоги. Во-вторых, мы снижаем нагрузку на бизнес, который дважды не платит за социалку. Вот застройщики и потянулись к нам в регион, что, в свою очередь, дало рост метров.

— Причина только в этом? — Прозвучит банально, но к сожалениюстройки в регионе привела также политика открытости власти. Впервые, мы установили четкие, понятные правила игры для всех участников рынка. Были утверждены региональные нормативы градостроительного проектирования — свод правил для нового строительства, где оговорены все нормы: начиная от этажности и плотности застройки и заканчивая количеством машиномест в пожарных депо и размером сельских клубов. Далее были созданы совещательные органы при правительстве Ленинградской области — координационный совет застройщиков и Градсовет. В первый входят все крупные строители области, он регулярно собирается, и мы с ними обсуждаем, что их волнует, выслушиваем предложения, делаем на их основе нормативные акты. Градсовет в гласном режиме рассматривает крупные проекты развития территории. Застройщики это приняли: для них самое главное — стабильные правила игры.

Отдельно хочу сказать про отношения с муниципальными властями.



ми: у нас действует федеральный закон, дающий местным администрациям довольно широкие полномочия. На некоторых землях — в Мирно, Буграх, Новом Десяткино — это привело к градостроительной катастрофе. Местные власти «наутверждали» проектов планировок и градпланов с домами по 25 этажей и плотностью свыше 20 тыс. кв. м на 1 га без дорог и социальных объектов. Где смогли — мы отменили это безобразие, где не смогли — пытаемся улучшить ситуацию. К сожалению, вдоль Кольцевой дороги у нас все же оказались высотные памятники муниципальной ценности. С 1 января 2017 года все полномочия по утверждению всей градостроительной документации перешли на региональный уровень.

— Какова глубина рынка жилой недвижимости в области? Насколько застой на общероссийском рынке влияет на темпы строительства в вашем регионе?

Застоя мы не заметили. Действительно, в 2016 году нами было сказано немногим меньше квадратных метров, чем в 2015-м, но мы не считаем это провалом. Рынок сейчас развивается, ищет оптимальные объемы. Немного статистики: в области утверждено 26 млн кв. м жилья, сейчас строится около 9 млн кв. м, при текущих темпах мы обеспечены плановым вводом жилья года на три-четыре. У нас есть целевой норматив, обозначенный президентом, — вводить не менее 1 кв. м на жителя региона в год. По данным Росстата, в области живут чуть менее 1,8 млн человек. Мы уверены, что даже при самой плохой конъюнктуре мы план выполним. У нас «под паром» стоят проекты на 1 млн «квадратов». Более того, отмечу, что после планки в 2 млн кв. м в год мы перестали гнаться за количеством: на первый план выходит качество жилья. Тут кризис нам помог в части значительного понижения стоимости жилья. На рынке появилось большое количество квартир при ограниченном спросе. Застройщики стали бороться за покупателя не только снижением цен, но повышением комфорта окружающей среды.

— Сейчас ситуации с долгостроями постепенно нормализуются. На днях было подписано соглашение по завершению строительства дома на улице Генерала Кнышина в городе Гатчина — первый объект в области, который будет построен с помощью нового компенсационного механизма, закрепленного региональным законом №107. Расскажите подробнее, как действует этот механизм.

Да, закон, который вы упомянули, — еще одно ноу-хау Ленинградской области. Он принят для привлечения инвесторов на проблемные объекты. Механизм такой: потенциальный инвестор делает анализ объекта: изучает юридические риски, финансы, обследует конструкции — если они есть, рассчитывает стоимость постройки, выходит с цифрой. Мы с муниципальными властями ищем участок земли, стоимость которого покрывала бы расходы на завершение проблемного объекта. Если он удовлетворяет инвестора, если инвестор нравится обманутым должникам, то стороны подписывают соглашение и стройка возобновляется. Но непременным условием начала продаж квартир в доме на компенсационном участке является ввод проблемного дома. Не ранее.

Сколько объектов планируется завершить таким же образом? — В Ленинградской области десять проблемных объектов — тех, которые официально признаны таковыми, то есть где застройщик — банкрот или просрочка по сдаче квартир составляет более года. Еще десять — так называемые контрольные объекты, которые не подпадают под эти критерии, но мы знаем, что там есть проблемы. Кстати, отмечу, что всего строительство в области ведется более чем на 600 площадках, потому 20 объектов — это не так уж много. Каждый из них уникален, и у каждого свои пути достройки. Не в каждом случае можно выделить компенсационный участок, большая часть домов все же достраивается за счет свободных площадей в них или за счет увеличения этажности в этих объектах. По каждому из этих объектов у нас есть понимание, как достраивать, но инвесторы идут на достройку проблем крайне неохотно — мы должны создать максимально тепличные условия для них.

— Какова доля иностранных инвесторов на строительном рынке жилой недвижимости Ленинградской области и насколько рынок перспективен для них?

— Очень и очень небольшая. Есть позитивные и негативные примеры. Первый — это скандинавская Bonava (ранее известная как NCC). Они хорошо строят во Всеволожске, и во Всеволожском районе, недавно мы вводили в эксплуатацию их детский сад на 240 мест, на подходе — еще один. Когда произошла девальвация рубля, скандинавский менеджмент согласился с уменьшением прибыли, не стал продавать проекты и уходить из России. Наоборот, они приняли решение оставлять выручку тут и пускать ее на развитие проектов внутри страны. Вторая компания — «Терэль» эстонскими корнями. Тут, наоборот, деньги закончились и объект стал проблемным. Стройка остановлена уже около года, но сейчас эстонские инвесторы перезапускают ее, вливая новые средства. Иностранный бизнес очень настроенно относится к рынку жилищного строительства, ищет неожиданные ходы. Например, сейчас запускается проект бальнеологического курорта с малозаточкой под Гатчину на шведские инвестиции. Мы открыты для всех, правила одинаковые.

Беседовала Юлия Савина





# Индустриальный парк Greenstate

Готовые решения  
для размещения промышленных  
и логистических проектов

**Наши преимущества:**

- Великолепная логистика
- Готовая инфраструктура
- Подключения к инженерным сетям в требуемых объемах
- Сопровождение проектов

**Транспортная доступность:**

|                         |       |
|-------------------------|-------|
| ▶ КАД                   | 1 км  |
| ▶ Таллинское шоссе      | 1 км  |
| ▶ Киевское шоссе        | 9 км  |
| ▶ Московское шоссе      | 20 км |
| ▶ Порт Санкт-Петербурга | 16 км |
| ▶ Аэропорт «Пулково»    | 15 км |

Мы хотим найти наилучшие решения для Вашего проекта!  
Свяжитесь с нами и мы ответим на Ваши вопросы

Владислав Таланин  
Моб.: +7 931 974-82-87  
Vladislav.Talanin@yit.ru

Людмила Красова  
Моб.: +7 921 889-16-73  
Ludmila.Krasova@yit.ru



