



ВАЛЕРИЙ ГРИБАНОВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«НЕДВИЖИМОСТЬ»

МЕТАНИЯ ДОСТИГЛИ КУЛЬМИНАЦИИ

Нынешний год для строительных компаний города выдался нервным. Сначала девелоперам пришлось приспосабливаться к поправкам к 214-ФЗ, вступившим в силу в начале года, затем стало понятно, что отменяется господдержка ставки по ипотеке, которая держала на плаву все продажи во время кризиса (впрочем, опасения, связанные с этим, не оправдались: выдачи кредитов продолжали бить рекорды). Летом строителей огоршили новыми поправками в 214-ФЗ, которые еще больше закручивали гайки в сфере привлечения средств дольщиков в строительство. Месяц же назад чехарда с бесконечными изменениями правил игры достигла своего апогея: президент страны заявил, что от долевого строительства скоро придется и вовсе отказаться. Неделю назад был назван и срок, который остался в распоряжении строителей, — три года. Потом им для реализации своих проектов придется искать иные источники финансирования. Все эти метания происходили на фоне вялотекущего кризиса, к тому же под рефрен обещаний отменить саморегулирование и вернуться вновь к лицензированию строительной деятельности.

Но, как ни странно, последнее заявление главы государства заставило некоторых строителей вздохнуть с облегчением. Теперь, наконец, появилась относительная ясность перспектив рынка долевого строительства. Стало понятно, что острая строительная отрасль станет довольно скучной, системной, далекой от авантюризма областью с низкой рентабельностью, не позволяющей заработать иногда баснословные барыши, как это было еще 10–15 лет назад. Здесь останутся лишь крупные компании с серьезной материальной базой. Риска разорения таких компаний станет меньше. С другой стороны, в отрасль замедлится приток «свежей крови», выходить на рынок новым игрокам станет теперь практически невозможно. Многим игрокам придется из девелопмента уйти. Впрочем, такая встряска, а по сути — самый серьезный кризис отрасли с момента ее основания, открывает перед всеми игроками новые возможности. Перед теми, кто остается, — возможность занять освободившиеся доли ушедших игроков. Перед теми, кто уходит (мелкими и средними фирмами), — заняться чем-то иным. Например, уйти в рынок генподряда, который до сих пор в России остается очень неразвитым.

ЖИЛЬЕ НА ОБОЧИНЕ

НОВЫЕ ДОРОГИ И СТАНЦИИ МЕТРО ЯВЛЯЮТСЯ ОСНОВНЫМИ СТИМУЛАМИ ДЛЯ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИЙ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА, А ИХ БЛИЗОСТЬ АВТОМАТИЧЕСКИ УВЕЛИЧИВАЕТ СТОИМОСТЬ НЕДВИЖИМОСТИ НА 10–15%. К СОЖАЛЕНИЮ, ПОКА РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ В НОВЫХ РАЙОНАХ ГОРОДА ОТСТАЕТ ОТ ТЕМПОВ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖИЛЬЯ. ОДНО ИЗ РЕШЕНИЙ ЭТОЙ ПРОБЛЕМЫ СОСТОИТ В РАЗРАБОТКЕ ПОКВАРТАЛЬНОЙ ЗАСТРОЙКИ, КОТОРАЯ ПОЗВОЛИТ ИЗБЕЖАТЬ ТРАНСПОРТНОГО КОЛЛАПСА.

ЛИДИЯ ГОРБУРОВА

Новые магистрали являются главными точками роста и дальнейшего развития рынка недвижимости Санкт-Петербурга, поскольку они не только способствуют увеличению транспортной доступности территорий, но и значительно приумножают инвестиционную привлекательность расположенных рядом земель, отмечает генеральный директор ГК «Унисто Петро-сталь» Арсений Васильев. Стимулом для быстрого освоения территорий, по его словам, также являются новые станции метрополитена и крупные инфраструктурные проекты. Так, планы компании IKEA по строительству третьего комплекса «Мега» в районе Новоселья способны подстегнуть в этой локации спрос на квартиры, уверен господин Васильев. По его мнению, высокий потенциал роста остается у территорий, которые находятся близко от города и уже сегодня имеют хорошее транспортное сообщение с ним. Одним из таких направлений он называет юго-запад, а точнее, Красносельский и Ломоносовский районы. Южное направление располагает развитой дорожной сетью, рекреационными зонами, объектами социальной инфраструктуры, а также памятниками культурного наследия, отмечает эксперт. В дальнейшем улучшить транспортную ситуацию данных территорий должно строительство новых станций метро, которые заложены в перспективной схеме развития подземки города до 2048 года.

Генеральный директор агентства недвижимости «Невский простор» Александр Гиновкер в качестве инфраструктурного объекта, который повлияет на рынок недвижимости города, привел в пример строящийся мост через остров Серный. Переправа будет введена в 2018 году и улучшит доступность Петровского острова, в частности, через ЗСД свяжет его с северными и южными районами Петербурга.

Самым мощным катализатором развития района становятся новые станции метрополитена. Петербуржцы не избалованы частым открытием новых станций, поэтому такое событие воспринимают с большим оптимизмом, даже если новая станция метро есть только в ближайших планах, отмечает Арсений Васильев.

Так, в течение следующих 30 лет в Петербурге, по версии ОАО «НИИ автомобильного транспорта», должно появиться 49 новых станций метро и восемь депо. Компания разработала концепцию развития транспортной системы города до 2048 года. Теоретически на развитие метрополитена город до этого периода должен направить

свыше 1 трлн рублей. По сравнению с предыдущей схемой развития метрополитена, рассчитанной до 2025 года, по подсчетам „Б“, в новом документе не хватает 13 станций. Но даже в этом случае из-за нехватки средств эти планы далеки от реальности, говорят эксперты.

ЦЕННЫЕ МЕТРЫ Дорожные развязки, станции метро, скоростные дороги, увеличивают стоимость жилья и коммерческой недвижимости в каждом конкретном районе. «Сейчас на подъеме Васильевский остров — за счет центрального участка ЗСД и планов по строительству второго съезда, также юго-западная часть города (Красносельский район), где планируется строительство сразу двух станций метро. Традиционно растет вверх Приморский район. Можно заметить, что каждый из этих районов примыкает к ЗСД, поэтому я уверен, что планы по строительству Восточного скоростного диаметра также могут поднять интерес девелоперов к тем районам, где будет проходить трасса (Невский, Красногвардейский)», — прокомментировал финансовый директор ГК «Технополис» Сергей Жданов.

Развитие инфраструктуры района влияет на рост стоимости квадратного метра, но лишь в том случае, если инфраструктурные объекты не причиняют дискомфорт жителям, указывает директор по развитию компании ProExpert Полина Яковлева. Так, открытие станции метро может увеличить стоимость квадратного метра на 10–15%, один из последних примеров — рост цен в Приморском районе как на первичном, так и на вторичном рынках неподалеку от станции метро «Беговая».

Владелец компании MegaAgent Руслан Соешев называет самым главным инфраструктурным событием за последние десять лет в Петербурге открытие центрального участка ЗСД и общее строительство проекта. «До этого момента Васильевский остров был автономен, что сильно влияло на стоимость жилья в районе. Как только произошел запуск ЗСД, стоимость квадратного метра в этой локации выросла на 5–7%. Наиболее заметно это стало в локациях вблизи от станции метро „Приморская“. Также отмечу, что выросла ликвидность домов там, где появилась эта трасса. Очень сильно это отразилось на Приморском, Васильевском и Курортном районах. В последнем ситуации заметно изменилась в поселках Репино, Солнечное, Комарово и Западная Лица. Не является секретом, что „загород“ падает в цене. Но с вводом в эксплуатацию ЗСД в

некоторых локациях этот тренд прекратился, а где-то даже стал заметен рост», — прокомментировал господин Соешев.

КВАРТАЛЬНЫЙ ПОДХОД Впрочем, развитие инфраструктуры в новых районах не успевает за ростом жилого массива города. Например, в Новом Девяткино и Мурино строительство жилья идет более быстрыми темпами, нежели развитие дорог и социальных объектов. В свое время драйвером этой территории послужило открытие станции метро «Девяткино». Однако дорог и развязок, связывающих эту локацию с крупными магистралями, проходящими рядом, до сих пор не хватает. В 2018 году должно начаться строительство развязки с КАД в Мурино за 1 млрд рублей. Она является важным этапом в решении транспортных проблем населенных пунктов Мурино и Новое Девяткино. Кроме того, без данной развязки не может начаться строительство транспортно-пересадочного узла (ТПУ) «Девяткино», в составе которого планируется построить международный автовокзал. Однако проекта этих объектов пока нет. Промежуточным решением транспортных проблем этой локации стало обустройство проезда под КАД стоимостью 106 млн рублей. Он позволит автомобилистам выезжать из западного Мурино на проспект Культуры с двух сторон.



ЕВГЕНИЙ ТАВЛЕНКО