ДОМ тенденция

# В жилых комплексах ищут парковки

Парковки стали привычным атрибутом современных жилых комплексов

ДМИТРИЙ КОРСТАЕВ

— среда обитания —

с13

## Расходы без доходов

Андрей Стригалев оценивает себестоимость строительства машино-места в подземном паркинге в 700 тыс. руб., в наземном — 450 тыс. руб. У исполнительного директора Severin Development Ирины Трапезниковой другая оценка для отдельно стоящего многоуровневого наземного паркинга — 19,5 тыс. руб. за 1 кв. м. Но многоэтажные отдельно стоящие парковки портят внешний вид ЖК в случае квартальной застройки и точно так же неприбыльны с точки зрения эффективности продаж. Поэтому чаще всего застройщик делает выбор в пользу подземной стоянки.

Из-за высокой себестоимости строительно-монтажных работ формируется высокая цена. Мария Литинецкая говорит, что единых правил ценообразования на парковки нет. По данным компании «Метриум», по итогам 2017 года в новостройках массового сегмента стоимость места в наземном гараже составила в среднем 770 тыс. руб. (от 240 тыс. до 1,4 млн руб.), в подземном — в среднем 1,2 млн руб. (0,6–3,6 млн руб.). В бизнес-классе нет наземных парковок, а подземные стоят 2,2 млн руб. (от 0,86 млн руб. до 6,5 млн руб.), в премиальном сегменте жилья минимальная цена машино-места — 0,68 млн руб., максимальная — 9,5 млн руб. В ЖК, которые относятся к среднему сегменту, стоимость парковок составляет 3,5 млн руб., в элитном сегменте — до 18 млн руб. «Цена зависит от стадии строительной готовности дома и парковочного коэффициента»,— объясняет госпожа Литинецкая. Например, в жилых комплексах комфорт-класса парковочный коэффициент — от 0,3 до 1,07 на каждую квартиру. Средний по сегменту показатель — 0,7. «Чем выше значение коэффициента, тем раньше паркинг выводят на продажу, по более низкой цене»,— говорит Мария Литинецкая. У покупателей дорогого жилья другие возможности, поэтому экономика проектов позволяет продавать парковку сразу по высокой цене на соответствующей стадии строительной готовности дома.

Средний объем продажи парковок, на который могут ориентироваться девелоперы,— 0,5 машино-места в подземном паркинге на одну квартиру, 0,2 в наземном многоуровневом (тоже на одну квартиру). «Из этого следует, что каждый второй покупатель квартиры покупает место в подземном паркинге и каждый пятый — в наземном»,— объясняет директор по маркетингу и разработке продукта ГК А101 Дмитрий Цветов.

Чаще всего старт продаж мест в паркингах в ЖК приходится на раннюю стадию строительства дома и совпадает с началом продаж квартир. «Но на этом этапе темпы продаж ниже среднего: 0,4 подземного паркинга на одну квартиру и 0,15 наземного»,— рассказывает господин Цветов, добавляя, что к моменту ввода дома в эксплуатацию нераспроданными остаются около 20% машино-мест, которые обычно реализуются в течение года. «Но нужно учитывать, что реальный платежеспособный спрос на парковки при цене от 700 тыс. руб. за место в проектах доступного ценового сегмента обычно невысокий»,— добавляет Дмитрий Цветов, отмечая, что поэтому девелоперы жилья комфорт-класса тщательно рассчитывают соотношение гостевых парковок, мест на продажу и разрабатывают программы, стимулирующие продажу (беспроцентная рассрочка, ипотека и т. д.). Из-за того что машино-места проектируются с запасом, продажи после сдачи дома в эксплуатацию затягиваются, говорит Ольга Тумайкина. «Если в комфорт-классе запроектировано одно машино-место на квартиру, то продажи машино-мест будут идти в три раза дольше продаж квартир»,—приводит она пример. Для подстраховки застройщики могут формировать отложенный спрос, оставляя промежуток между стартом продаж квартир и парковок. «В этом случае в первые месяц-два после начала продаж машино-мест их продается неожиданно много, но потом темп выравнивается»,— добавляет госпожа Тумайкина.

Непроданные машино-места можно использовать для стимулирования продаж многокомнатных квартир, даря покупателю квартиры парковочное место. «Получается скидка 5–10%»,— оценивает госпожа Тумайкина. По ее наблюдениям, сейчас продажи парковок стимулирует концепция дворов без машин: «Автомобиль нельзя оставить даже рядом с домом». Среди покупателей квартир в Москве 39% опрошенных планируют приобрести парковку, 31% — оставлять машины где придется, говорится в социологическом исследовании, проведенном ФСК «Лидер» совместно с «ГФК-Русь». 15% собираются арендовать машино-место, у стольких же покупателей машины нет.

Не распроданные до ввода дома в эксплуатацию парковки обходятся девелоперу в 18–24 тыс. руб. в год (отопление, охрана, электричество и т. п.) плюс около 3 тыс. руб. в год налог на имущество — на одно место в подземном паркинге при его средней стоимости 1 млн руб., подсчитал Андрей Стригалев. Но, по его словам, продавать парковки ниже себестоимости еще менее выгодно. В элитных проектах обратная проблема. «Спрос на машино-места устойчиво высокий, предусмотренного количества нередко не хватает, и жители докупают или арендуют места по соседству»,— отмечает директор департамента по работе с девелоперами Savills Александра Синилова.

Пока девелоперам удается стимулировать покупателей, и спрос на парковки понемногу растет. Председатель совета директоров «Бест-Новостроя» Ирина Доброхотова говорит, что продажи машино-мест на первичном рынке в прошлом году выросли на 14% по сравнению с результатами 2016 года, хотя относительно продаж квартир статистика ДДУ, заключенных на парковку, выглядит скромно. По данным сервиса bnMAP.pro, в Москве за 2017 год было зарегистрировано больше 36,8 тыс. сделок с квартирами и апартаментами (только сделки физлиц), а с машино-местами — чуть более 8 тыс. «Это потому, что старт продаж парковок приближен к вводу дома в эксплуатацию»,— объясняет госпожа Доброхотова.

### Место для инвестиций

Вторичный рынок продаж парковок есть, но он ничтожно мал, утверждают участники рынка. По оценке ФСК «Лидер», инвестиционные покупки машино-мест составляют около 5% сделок в проектах комфорт-класса, в более дорогих проектах парковки покупают для личного пользования. Это объясняется разницей в бюджете покупки. «Покупатели недорогих квартир с большей вероятностью сделают выбор в пользу ремонта или новой мебели. А к вопросу о приобретении парковки могут вернуться через несколько лет»,— отмечает Ольга Тумайкина.

На Avito размещено более 2,3 тыс. объявлений о продаже машино-мест в Москве, из них чуть больше 1 тыс.— в подземных паркингах. В Подмосковье таких объявлений всего 606 (370 — подземные машино-места). Для сравнения: объявлений о продаже квартир в столице 43,9 тыс. Ирина Доброхотова говорит, что предложение аренды парковок еще скромнее — 600 вариантов на всю Москву (ставки от 1,5 тыс. руб. до 23 тыс. руб. в месяц). «Парковки редко становятся объектом инвестиций. Если такие лоты выходят на вторичный рынок, то вместе с квартирой собственника»,— констатирует госпожа Доброхотова.

Формально на парковках можно заработать 20–30% за счет роста строительной готовности объекта. Но на практике трудно найти вариант, который окажется выгодным, и сразу это оценить. «Девелоперы начинают продажи в паркинге на раннем этапе вместе с квартирами, только если ЖК спроектирован с высоким коэффициентом парковок на квартиру»,— отмечает Мария Литинецкая. В элитных проектах стоимость парковки за счет строительной готовности растет на 10–15%, только если стартовая цена не была завышена и рядом с местом, где строится дом, мало бесплатных парковочных мест.

Для крупных инвесторов этот бизнес непривлекателен. По оценкам управляющего партнера Point Estate Ирины Калининой, подземная парковка, сданная в аренду по ставке 30 тыс. руб. в месяц, будет окупаться 24 года. «Девелоперам это не интересно»,— подчеркивает она. Один из вариантов снижения себестоимости строительства парковки и увеличения предложения, которое сбалансирует цены,— возведение многоэтажных наземных парковок. Но по классу они соответствуют проектам в массовом сегменте. По данным «МИЭЛЬ-Новостройки», больше половины рынка приходится на проекты бизнес-класса — его доля 53%.

**Екатерина Геращенко**

## «ПОКА ПОКУПАТЕЛИ НЕ ВСЕГДА ПОЛУЧАЮТ КОМПЕНСАЦИЮ»

**Всего год назад покупателям парковок зачастую приходилось добиваться признания права собственности через суд или бороться с недобросовестными застройщиками. Но с присвоением машино-месту статуса объекта недвижимости в 2017 году судебная практика изменилась. Теперь граждане судятся в основном в случае банкротства застройщика: несмотря на то что парковочные места продаются по договорам долевого участия, их собственники оказываются в последней очереди кредиторов, так как парковки относятся к нежилым помещениям. Об особенностях законодательства рассуждает юрист правового департамента Heads Consulting АНАСТАСИЯ ХУДЯКОВА.**

ПРЕСС-СЛУЖБА HEADS CONSULTING

**— Как в законодательстве определено парковочное место?**

— Понятие «парковка», или «парковочное место», установлено в Градостроительном кодексе. Это специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, которое может быть в том числе частью автомобильной дороги и (или) примыкать к проезжей или другим частям улично-дорожной сети. Его назначение четко прописано: предназначено для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы по решению собственника. Юридически понятия парковки и машино-места различаются. Законодатель разрешает оформлять права только на машино-место. В соответствии с федеральным законом «О государственной регистрации недвижимости», который действует с 1 января 2017 года, машино-места признаны объектом недвижимости и подпадают под государственный кадастровый учет, а регистрация прав на них и сделки должны проходить в порядке, закрепленном в законе о недвижимости.

Плоскостные парковки — это любые парковки, не огороженные по периметру, например места вокруг дома. Оформить такое машино-место в собственность нельзя — это было бы равносильно праву собственности на земельный участок. Такое место не может быть закреплено за конкретным человеком. Исключение составляют плоскостные парковки, тоже наземные, но огороженные, включенные в проектную документацию застройщика.

**— Какова судебная практика в этой области? С какими спорными вопросами, касающимися парковок, граждане идут в суд?**

— До 2017 года судебную практику формировали обращения за подтверждением правового статуса парковок, необходимости государственной регистрации и оформления прав на парковочные места. Недобросовестные застройщики могли указывать неточные координаты парковки, и покупателям приходилось добиваться оформления прав через суд. Это не всегда удавалось, так как в некоторых случаях технически невозможно было определить, какое машино-место было продано. Застройщики этим пользовались и могли продавать нескольким покупателям одно и то же место или долю в праве собственности на всю парковку. В этом случае выделить конкретное место тоже не всегда представлялось возможным. До признания машино-места объектом недвижимости в 2017 году за признанием права собственности тоже приходилось обращаться в суд. Без оформления машино-места в собственность для владельца сохранялись риски посягательств со стороны третьих лиц. В большинстве случаев суд вставал на сторону граждан.

Когда порядок регистрации и обращения машино-мест был закреплен, ситуация изменилась. Сейчас основные споры касаются неисполнения застройщиками прав на передачу парковочных мест: в случаях банкротства застройщика или предбанкротного состояния, когда дом практически введен в эксплуатацию или уже введен, но квартира с парковкой не передается или застройщик не выполняет обязательств по передаче документов. В суде много споров о нарушении сроков передачи объектов — как квартир, так и машино-мест.

**— Если представить, что новые дома, которые строятся сейчас с парковками, подпадут в будущем под реновацию, то по действующему законодательству владельцы машино-мест получат аналогичное в объекте для переселения?**

— Это в первую очередь должна определять программа реновации. Но если руководствоваться общим принципом реновации, согласно которому ветхое жилье обменивается на равнозначное или равноценное, то если подлежащее реновации здание числилось с парковкой, на которую граждане в установленном порядке оформляли право собственности, то, да, у города возникнет обязанность предоставить и машино-место тоже.

**— То есть никаких изменений в законодательство, чтобы реализовать этот принцип, вносить не нужно?**

— Право граждан и юридических лиц на регистрацию парковочного места законодательно закреплено, но это не означает, что государство гарантирует каждому парковочное место. На практике каждый обеспечивает им себя самостоятельно в границах отведенных мест или платных парковок. Закрепление такого права за государством было бы неверным по ряду причин. Не каждый собственник квартиры владеет машиной, а тот, у кого машины еще нет, может захотеть ее купить после получения квартиры. Если объединить гарантию парковочного места с приобретением жилья, получится, что граждане, не имеющие машины в конкретный момент, будут лишены права реализовать эту гарантию. Таким образом, отсутствие государственных обязательств по предоставлению парковочного места обеспечивает равные шансы на поиск такого места для всех. Но при строительстве новых домов необходимо обязать застройщиков обеспечивать будущих владельцев жилья парковками из расчета одна машина на семью.

**— Как часто дольщик в очереди кредиторов получает компенсацию за квартиру и парковку? Что нужно сделать, чтобы решений в пользу дольщиков стало больше?**

— Машино-место — это объект долевого строительства, и права собственников парковок аналогичны правам покупателей квартир по договорам долевого участия. Арбитражный суд Московского округа закрепил эту позицию в постановлении по одному из дел. Размер компенсаций дольщикам зависит от застройщика и восстановления его платежеспособности. На государственном уровне решение, необходимое для поддержки прав пострадавших дольщиков, принято: федеральным законом №218 предусмотрено создание фонда дольщиков, в который застройщики отчисляют 1,2% от каждого ДДУ. Из этого фонда будет осуществляться финансирование расходов, связанных с достройкой проблемных объектов. Фонд начал формироваться осенью прошлого года. Это позволит минимизировать риски дольщиков. Пока владельцы ДДУ в проблемных объектах не всегда получают компенсацию. Сейчас недостроенные дома стремятся в основном достроить в соответствии с проектом и передать покупателям купленные квартиры и парковочные места, а не выплачивать компенсацию. Если дом достраивает новый застройщик, то он должен исполнить все обязательства, в том числе по строительству парковки в рамках проектной документации.

**Интервью взяла Екатерина Геращенко**

## «БЕССМЫСЛЕННО СТРОИТЬ ТОЛЬКО ГАРАЖИ»

**Иван Колманок,** *партнер архитектурного бюро Al-architects:*

— В советское время жилая застройка в Москве проектировалась из расчета 60 автомобилей на 1 тыс. жителей. В 2015 году потребность в парковках была установлена на уровне 370 единиц индивидуального транспорта на 1 тыс. горожан на период до 2018 года. В этот показатель заложен ежегодный рост числа автомобилей на 3,3%. Фактический уровень автомобилизации в столице, по разным оценкам, составляет от 400 до 600 машин на 1 тыс. человек. Развитие экономики и доступность автокредитования указывают на то, что число автовладельцев будет расти. Москва — сложный город: он построен вокруг Кремля и развивается вокруг него по спирали. Плюс это самый густонаселенный город страны, куда из Подмосковья на работу ежедневно ездит 1 млн человек. Здесь нельзя просто начать строить парковки, в отличие от городов с клетчатой структурой, например Тольятти, которые спроектированы с многократным запасом прироста населения и не находятся под влиянием маятниковой миграции: все и так живут в городе.

Нормы должны регламентировать не количество парковок, а количество машин в семье. То есть ограничивать граждан, а не застройщиков, как это делают в азиатских мегаполисах — Токио, Сингапуре, где введены высокие пошлины на покупку личного автотранспорта. Другой важный аспект — скорость прироста населения. Города растут с разной скоростью, и актуальные для Москвы методы работы с транспортом имеет смысл заимствовать в старых городах, но с растущим населением. Например, Лондоне, где въезд в центр города сделали платным, параллельно усилив развитие общественного транспорта.

## ШЛАГБАУМ В СВОЙ ДВОР

Закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации...», опубликованный 31 декабря 2017 года, сформулировал правовые основания для организации платных парковок вне улично-дорожной сети, в том числе во дворах жилых домов. Кроме того, регионы смогут ограничивать проезд автомобилей в зависимости от их экологического класса, а также запрещать въезд в определенные дни и время суток. Они также смогут делать парковку бесплатной в определенное время суток, а также в выходные и праздничные дни.

По новому закону серьезные полномочия получают власти регионов: именно они определяют региональную политику в области организации дорожного движения, принимают конкретные меры, ведут учет парковочных мест, осуществляют контроль (иначе говоря, выявляют нарушителей правил дорожного движения и парковки и штрафуют их). Регионам принадлежит и право формировать тарифы на платную парковку. Некоторые полномочия достались и органам местного самоуправления: они организуют дорожное движение и упорядочивают парковки на территориях и дорогах местного значения.

Кроме того, с муниципалитетами согласуется вся соответствующая деятельность собственников домов. Но есть нюанс: в некоторых регионах дорог и территорий муниципального подчинения практически нет, так что большая часть полномочий осуществляется регионом. В статье 11 закона приведен список мер по организации дорожного движения, из этого списка следует, что парковку автотранспорта следует организовывать «преимущественно за пределами дорог».

## КАК ОТСТОЯТЬ СВОЕ ПРАВО НА МАШИНО-МЕСТО

**Самый яркий пример управления проблемными объектами и разрешения возникающих в процессе этого проблем — введение в состояние банкротства группы компаний СУ-155. Решение помочь покупателям недвижимости в проектах компании было политическим, но распространилось только на жилые помещения. Владельцы парковочных мест пытаются справиться со сложившейся ситуацией самостоятельно. Она чуть менее чем безнадежна, рассказала покупательница из Чертаново Светлана Андреева.**

Я купила квартиру в жилом комплексе СУ-155 в Чертаново в 2012 году, когда проект был анонсирован, а парковочное место — в 2014 году. Два года назад объявили о банкротстве девелопера. Решение было принято на правительственном уровне, и вскоре стало понятно, что обещание государственной помощи не будет распространяться на парковку, так как она не относится к жилым помещениям.

Машино-места стали частью конкурсной массы, а всем, кто их купил, нужно было заявить о своих денежных требованиях и встать в очередь кредиторов. Мы попали в четвертую очередь. То есть в ее начале оказались те, кому компания задолжала по зарплате, банки-кредиторы, а я с оплаченным договором купли-продажи осталась в конце. В «Российском капитале» (курирует достройку объектов СУ-155) предупредили, что лучше не рассчитывать на компенсацию за парковку, так как ликвидных активов у СУ-155 нет. Юристы объяснили: мы можем заявить денежные требования и они будут удовлетворены, но мы получим минимум, а это около 5 тыс. руб. (стоимость парковки Светланы Андреевой по договору составляет 900 тыс. руб.). В «Российском капитале» нам сказали: «Таков закон». Я знаю, что в связи с необходимостью банкротства СУ-155 и защиты интересов пострадавших пайщиков было изменено законодательство и введен механизм банкротства застройщика. Все нововведения помогают только владельцам квартир, а те, у кого нежилые помещения, оказываются в общей очереди кредиторов. Но мы рассчитывали, что удастся договориться — физические лица у СУ-155 купили 50 парковочных мест из 350, запланированных в первоначальном варианте проекта. Сейчас «Российскому капиталу» добавили две жилые секции, чтобы за счет новых продаж компенсировать расходы на достройку. Достаточно отмашки — и наши договоры на покупку парковочного места будут исполнены после завершения строительства, а машино-места переданы гражданам, уже заплатившим за них. Но этого не происходит. Вместо этого нам предлагали купить машино-места еще раз, возможно, со скидкой. Парковка постепенно строится и, видимо, будет продаваться повторно.

Мы обратились в Чертановский районный суд с требованием признать долю в праве собственности в незавершенном строительством объекте (в виде машино-места) вместо денежных требований. Разбирательство пока приостановлено, так как под нашим проектом до сих пор не оформлена земля, нет действующего разрешения на строительство. Когда документы на земельные участки будут готовы, мы продолжим судиться. Опыт положительных решений по таким требованиям есть. Например, у участников строительства дома СУ-155 в Черемушках. Суд признал их право на купленные ранее парковочные места, но ведь это не все. Нужно привести решение суда в исполнение. Как это сделать, пока не понятно.

Кроме того, у нас не прецедентное право, поэтому мы пока не очень рассчитываем на то, что наши требования тоже будут удовлетворены, так как в документах на каждый недостроенный объект свои нюансы — в наших их тоже достаточно.