

14 → **ДРУГИЕ ПРЕПЯТСТВИЯ** Не способствуют распространению проектов многоэтажных паркингов и индивидуальные гаражи. Александра Овчинникова подсчитала, что на сегодняшний день индивидуальные типовые гаражи занимают в Петербурге около 1200 га земли и выступают преградой для расширения строительства как жилья, так и паркингов.

Директор компании «Жданов Групп» Евгений Жданов рассуждает: «Кто будет покупать корову, если молоко задаром? Именно в этом основная суть проблемы строительства платных паркингов. По существующим нормам парковочных мест вокруг новостроек — хоть отбавляй. Еще один важный момент — расстояние до паркинга: люди всегда стараются поставить машину поближе к дому, по еще советской традиции — „чтобы из окна было видно“, так что новенький паркинг со всеми удобствами и прекрасным сервисом, но за 500 метров от дома — не вариант. Даже если в новом ЖК предусмотрен подземный паркинг, он будет долгое время оставаться незаполненным, поскольку жильцы первым делом думают о выплате кредита за квартиру, а уже потом об автомобиле, тем более что стоимость покупки машино-места в паркинге по Санкт-Петербургу составляет от 200 тыс. рублей в сегменте эконом-класса и от 2 млн рублей — в элитном. Понятное дело, в последнем заполняемость платных паркингов выше, но даже в элитных ЖК она составляет в лучшем случае 50%».

Наталья Мишина, ведущий маркетолог ГК «КВС», говорит: «Заполняемость паркинга зависит в первую очередь от локации. В молодых растущих районах машино-места покупают гораздо охотнее. В наших объектах в районе проспекта Маршала Блюхера паркинги пользуются стабильным спросом. Так, в ЖК „Иван да Марья“ к моменту ввода дома в экс-



ЕВГЕНИЙ ПЛАВЕНКО

**ДЛЯ ЗАСТРОЙЩИКОВ ПАРКИНГИ — ЭТО СКОРЕЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СТАТЬЯ РАСХОДОВ, А НЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ЗАРАБОТАТЬ. ОНИ СТРЕМЯТСЯ ПРОДАТЬ ИХ ХОТЯ БЫ ПО СЕБЕСТОИМОСТИ, И ЭТО УДАЕТСЯ С ТРУДОМ**

плуатацию машино-мест практически не осталось. В жилом комплексе „Кирилл и Дарья“ стоимость паркинга на сегодня начинается от 700 тыс. рублей».

Ольга Ульянова, директор департамента рекламы и маркетинга ГК «Полис Групп», указывает, что в некоторых проектах премиального класса в центре парковочное место может стоить и 7–8 млн рублей. Машино-места в многоэтажных паркингах стоят от 300–400 тыс. рублей в зависимости от этажа.

Роман Мирошников, исполнительный директор СК «Ойкумена», говорит: «Сейчас в Петербурге, согласно региональным нормативам градостроительного проектирования (РНГП), установлен единый норматив по парковкам для всего города

— одно место на 80 кв. м общей площади квартир вне зависимости от того, где дом находится. Половина парковочных мест, если есть возможность, может быть вынесена за пределы имеющегося у застройщика земельного участка, но при этом эти места должны находиться в пешеходной доступности. Большинство наших объектов проектируется по принципу „машино-место на каждую квартиру“, и с учетом того, что все дворы в наших проектах закрыты для машин, мы компенсируем это строительством наземного и подземного паркинга».

Сергей Степанов, директор по продажам компании «Строительный трест», подсчитал, что себестоимость создания одного машино-места в подземной или от-

дельно стоящей многоэтажной парковке может превышать 1 млн рублей — в зависимости от сложности проекта. «С точки зрения покупателей недвижимости комфорт-класса данную сумму выгоднее направить на покупку большей жилой площади или на ремонт будущей квартиры, но не на покупку машино-места. Как результат, в больших комплексах появляются полные автомобильные дворы, а темпы продаж парковочных мест зачастую отстают от жилья, даже если количество машино-мест соответствует количеству квартир в доме. При этом сегодня часто одна семья владеет несколькими автомобилями», — говорит господин Степанов.

Проблему паркингов может отчасти решить ввод платы за парковку. Сейчас, как известно некоторые локации в центре де-юре входят в зону платной парковки. Однако по факту нарушители штрафов не получают — спустя три года после введения платы за парковку городские власти так и не смогли решить проблему с получением информации об адресах нарушителей, ГИБДД предоставляет ее оператору парковок отказывается, ссылаясь на закон о персональных данных (хотя в Москве этот вопрос решить удалось).

«Полагаю, как только у нас будут регулярно эвакуировать машины и выписывать штрафы за парковку в неподходящем месте, паркинги (как подземные, так и многоэтажные) начнут раскупаться быстрее», — рассуждает госпожа Валуева.

Сергей Разуваев, директор компании «Маркетинг-Консультант», добавляет: «Раньше страховые компании не выплачивали страховку за автомобили, украденные или испорченные вне парковочного места, гаража. Если бы девелоперское лобби инициировало подобные изменения в законодательстве, это могло бы сдвинуть продажи парковочных мест на порядок». ■

## СТАВКИ АРЕНДЫ НА ОФИСЫ ПОБИЛИ ШЕСТИЛЕТНИЙ РЕКОРД

В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ 2019 ГОДА СРЕДНИЕ АРЕНДНЫЕ СТАВКИ НА РЫНКЕ ОФИСНОЙ НЕДВИЖИМОСТИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА УВЕЛИЧИЛИСЬ НА 3% В КЛАССЕ А И НА 2,3% — В КЛАССЕ В. ТАКОЙ ТЕМП РОСТА СТАВОК АРЕНДЫ ЯВЛЯЕТСЯ МАКСИМАЛЬНЫМ С ПЕРВОГО КВАРТАЛА 2013 ГОДА. ДЕНИС КОЖИН

Эти данные приводит компания JLL. На текущий момент средневзвешенная запрашиваемая ставка аренды в классе А составляет 1842 рубля за квадратный метр в месяц, в классе В — 1265 рублей за квадратный метр в месяц (включая НДС и операционные расходы).

«Первые кварталы в целом являются периодами наибольшего роста ставок аренды. Это обусловлено формированием бюджета арендодателей и, соответственно, параметров арендной кампании. При этом в дополнение к традиционным факторам увеличения ставок аренды в текущем году влияние оказало увеличение НДС, которое собственники учли в запрашиваемых условиях», — комментирует Владислав Фадеев, руководитель отдела исследований компании JLL в Санкт-Петербурге. — Росту ставок аренды

способствует и уменьшение объема свободных площадей».

В первом квартале 2019 года средняя доля вакантных площадей на офисном рынке Петербурга продолжала снижаться и достигла 5,4%. В классе А показатель сократился до 3,1% (–0,4 п. п. за квартал), в классе В — до 6,6% (–0,6 п. п. за квартал). «Рынок устойчиво находится на стороне арендодателя — индекс неравномерности вакантности составляет 0,79. Однако в первом квартале он уменьшился на 0,02 п. п., что в сочетании с динамикой доли свободных площадей показывает увеличение возможности аренды небольших помещений и уменьшение количества доступных крупных блоков. Так, количество бизнес-центров в Петербурге, где свободно свыше 5 тыс. кв. м, уменьшилось за начало года с десяти до семи,

тогда как объектов с доступными блоками от 100 до 200 кв. м увеличилось — с 29 до 33», — отмечает Владислав Фадеев.

При этом один из объектов, где вакантно более 5 тыс. кв. м, — это бизнес-центр «Луч» (класс В; 14,4 тыс. кв. м), который начал полноценно работать в прошедшем квартале. Помимо этого объекта, было введено еще одно небольшое офисное здание под собственные нужды компании «Базис-2» (класс В; 3,5 тыс. кв. м). Таким образом, объем новых офисов в Санкт-Петербурге в первом квартале составил 17,9 тыс. кв. м, что в полтора раза меньше среднего значения аналогичных периодов предыдущих десяти лет. До конца года ожидается ввод еще 160–170 тыс. кв. м офисных площадей.

«Рост ставок аренды на протяжении последних лет привел к тому, что сейчас

они достигли минимального уровня, необходимого для экономической эффективности нового офисного строительства. Все чаще к нам обращаются девелоперы за подробными консультациями по поводу будущих объектов: схемы реализации, оптимальных сроков ввода, характеристик спроса. Если ранее речь шла о целесообразности строительства в целом, то сейчас просчитываются детали проектов и начинается поиск клиентов. Арендаторы также активно интересуются будущими офисными зданиями, но они готовы рассматривать проекты со сроком ввода не более года или полутора лет, что несколько меньше длительности девелоперского цикла», — заключает Регина Волошенко, руководитель отдела по работе с владельцами офисных помещений компании JLL в Санкт-Петербурге. ■

### КОММЕРЧЕСКАЯ НЕДВИЖИМОСТЬ