

ПЕТЕРБУРГСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ЛЮКСА

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ, АРХИТЕКТУРНЫЕ И ИСТОРИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ПЕТЕРБУРГА НАКЛАДЫВАЮТ ОПРЕДЕЛЕННЫЙ ОТПЕЧАТОК И НА СОВРЕМЕННЫЕ ЭЛИТНЫЕ ПРОЕКТЫ ПЕТЕРБУРГА. ТАК, ОБИЛИЕ РЕК И КАНАЛОВ ВЛИЯЕТ НА КОЛИЧЕСТВО ПРОЕКТОВ С ПРИЧАЛАМИ ДЛЯ ЯХТ, А АКТИВИЗИРОВАВШИЙСЯ В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ РЕДЕВЕЛОПМЕНТ ПРОМЫШЛЕННЫХ ТЕРРИТОРИЙ УВЕЛИЧИВАЕТ ДОЛЮ ЛОФТ-ПРОЕКТОВ В СЕКТОРЕ ПРЕМИАЛЬНОЙ НЕДВИЖИМОСТИ.

ДЕНИС КОЖИН

Проекты с причалами для яхт пользуются спросом, но не из-за самого факта наличия причала, а из-за месторасположения у воды. Причалы — не необходимость, а скорее просто приятный бонус к инфраструктуре района. Таких проектов в Петербурге немало, как минимум десять, в том числе «Леонтьевский мыс», «Привилегия», «Олимпийская деревня».

Эксперты говорят, что спрос на пирсы для яхт и катеров среди покупателей элитной недвижимости в Петербурге в последние несколько лет растет. Алексей Тюлькин, директор по продажам «Альфа Фаберже», считает, что это связано со снижением среднего возраста покупателей премиального жилья и стабильно высокой долей в их числе жителей других городов.

«Жилыми комплексами со своими причалами, конечно, в первую очередь интересуются те, у кого уже есть индивидуальный водный транспорт, или те, кто собирается его приобрести. При

этом необходимо отметить, что в Санкт-Петербурге наблюдается тревожная тенденция: количество стоянок для водных судов постоянно сокращается. За последние десять лет их стало примерно в три раза меньше», — обращает внимание эксперт.

Те объекты, которые существуют, постоянно закрываются, говорит он. «Не так давно закрылся речной яхт-клуб на Петровской косе, прекратили существование несколько клубов на Крестовском острове. Получается, что в городе, который называется Северной Венецией, для желающих иметь свое маломерное судно становится все сложнее найти место, где его можно хранить. Поэтому можно сказать, что число проектов с пирсами для яхт в Петербурге небольшое. Самыми известными являются «Леонтьевский мыс», «Привилегия», «Императорский яхт-клуб», Royal Park, «Премьер Палас», «Олимпийская деревня», — перечисляет господин Тюлькин.

Он полагает, что Петербург нуждается в новых проектах, способных оживить городскую акваторию. «В том числе поэтому и наша компания „Альфа Фаберже“ планирует строительство причала в рамках реализации проекта клубного дома на проспекте Динамо, 2А», — сообщил девелопер.

НЕГЛАВНЫЙ ЭЛЕМЕНТ Пока, впрочем, причалы для яхт не являются ключевым элементом элитного жилья. «В Петербурге есть несколько проектов, рядом с которыми размещаются причалы для яхт. Но в данном случае марина не является формирующим фактором. Она просто располагается рядом, и жильцы могут там поставить свой катер. Проектов, которые формировались как стиль жизни „яхта и дом“, в Северной столице нет», — полагает Виталий Коробов, директор группы «Аквилон».

Светлана Московченко, руководитель отдела исследований Knight Frank St. Petersburg, с мнением согласна: «Как

показывает рыночная практика, наличие марины не является ключевым параметром при выборе жилья для большинства клиентов, однако может стать дополнительным конкурентным преимуществом для проекта».

Константин Пороцкий, управляющий партнер ГК «Омакульма», отмечает: «Хотя в Петербурге сложно с яхтами, что обусловлено как климатом, так и географическим положением, яхты любят. Но, как правило, не часто в одном проекте увязывают причалы для яхт и сам ЖК. Людей, которые покупают квартиры, не всегда интересуют яхты. Это „фишка“, но относительная, которая работает как в плюс, так и минус. Кто-то, может, наоборот, хочет тишины, а не криков яхтсменов. А вот яхт-клуб неподалеку может сыграть однозначно положительную роль: это и романтика, и отдых для глаз не только для яхтсменов, но и для всех жителей ЖК».

Светлана Дьякова, директор по развитию АН «Итака», добавляет: «Проекты с причалами для яхт пользуются спросом, но не из-за самого факта наличия причала, а из-за месторасположения у воды. Причалы — не необходимость, а скорее просто приятный бонус к инфраструктуре района».

МАРКЕР КЛАССА Мария Николаева, глава архитектурного бюро MAD Architects, считает, что собственные причалы и сопутствующая инфраструктура для стоянки маломерных судов — маркер высокого класса проекта. «Наличие подобного элемента в девелоперском продукте влияет на стоимость его продажи и помогает сгенерировать узнаваемое предложение на рынке. Так, стоимость жилья в комплексах рядом с акваторией реки и инфраструктурой для яхтинга составляет примерно на треть больше, чем в сходных по параметрах кейсах, расположенных в локациях „на земле“. Важно понимать, что причал продается не только как отдельный объект, но еще и в качестве включенных сервисных услуг для собственников маломерных судов, что влияет на инвестиционную привлекательность», — поясняет она.

«Яхтинг является одним из наиболее закрытых видов хобби с высоким цензом вхождения. Яхт-клубы становятся ядром создания тесного комьюнити из спортсменов, близких друзей, деловых партнеров. Для строительства не просто элементарной стоянки для судов жителей, а полноценно функционирующей качественной многофункциональной марины требуется многослойная проработка концепции. Предварительно необходимо изучить локацию, состояние близлежащей акватории, ландшафт, видовые характеристики линии побережья, транспортную доступность и схемы логистики участка по воде и по земле. → 24



КАК ПОКАЗЫВАЕТ РЫНОЧНАЯ ПРАКТИКА, НАЛИЧИЕ МАРИНЫ НЕ ЯВЛЯЕТСЯ КЛЮЧЕВЫМ ПАРАМЕТРОМ ПРИ ВЫБОРЕ ЖИЛЬЯ ДЛЯ БОЛЬШИНСТВА КЛИЕНТОВ, ОДНАКО МОЖЕТ СТАТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ КОНКУРЕНТНЫМ ПРЕИМУЩЕСТВОМ ДЛЯ ПРОЕКТА