

# ПОДТЯНУТЬ ЦЕНУ ИНФРАСТРУКТУРОЙ

ГОРОДСКИЕ ВЛАСТИ ЛЕТОМ НЫНЕШНЕГО ГОДА ОБНАРОДОВАЛИ ПЛАНЫ ПО ОТКРЫТИЮ НОВЫХ СТАНЦИЙ ГОРОДСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА. ГОРОЖАНАМ ОБЕЩАЮТ ДО 2032 ГОДА ВВЕСТИ 12 СТАНЦИЙ. КОРРЕСПОНДЕНТ GUIDE РОМАН РУСАКОВ РАЗБИРАЛСЯ, КАК ПОЯВЛЕНИЕ НОВЫХ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОЖЕТ ПОВЛИЯТЬ НА ПРИЛЕГАЮЩИЕ ЖИЛЫЕ КВАРТАЛЫ.

Некоторые эксперты уверены, что транспортная инфраструктура в ближайшее время станет одним из главных факторов, влияющих на цену недвижимости. «Уже сейчас расстояние от метро меняет стоимость квартиры в диапазоне 10–25% в зависимости от дистанции, конкретной транспортной ситуации в районе и типа жилья. Понятно, что для массового жилья близость станции метро может быть важнее, чем наличие автомобильной инфраструктуры. Но это если речь идет о работающих станциях», — рассуждает Николай Антонов, партнер, генеральный директор компании «МТЛ. Управление недвижимостью».

При этом представители бизнеса достаточно спокойно отнеслись к анонсированным планам властей, традиционно испытывая недоверие к обещаниям чиновников. «Рынок вряд ли на них отреагирует в ближайшем будущем. Известно, как легко власти откладывают реализацию этих планов на отдаленное будущее, и как сильно они зависят от федеральной финансовой поддержки. Ситуация с развитием метро на юго-западе и на Охте наглядно демонстрирует, что ожидание новых станций может растянуться на десятилетия. Рассчитывая капитализацию недвижимости, разумней исходить из текущей ситуации», — рассуждает господин Антонов.

«Любые шаги властей по улучшению транспортной доступности влияют на цену недвижимости. Однозначно цены на жилье вблизи новых станций метро подрастут, возможно, не глобально, но хотя бы небольшое повышение будет. Но пока не начнутся работы и не перейдут в высокую стадию готовности, скорее всего, изменений в цене мы не увидим. Возможно, сейчас это будет стимулировать спрос для покупателей-инвесторов», — уверен директор по продажам группы «Аквилон» Егор Федоров.

Иван Мотохов, генеральный директор ГК «Атлант», подсчитал, что вклад открытия метро рядом с ЖК в стоимость квадратного метра обычно составляет 10–15% (иногда 20%), но подорожание происходит в несколько этапов. «Основной рост приходится на первые месяцы после обнародования планов по развитию транспортной инфраструктуры, еще одно повы-

шение обычно происходит после открытия станции. Таким образом, этот прирост на 15% оказывается распределен на два-три года», — рассказал он. И замечает, что открытие новой станции обычно затрагивает дома в 20-минутной пешей доступности от новой станции — то есть в пределах 1,5 км. «Кроме того, корреляция зависит от ценового сегмента ЖК — самый выраженный рост наблюдается в массовых новостройках, тогда как в элитном сегменте этот фактор в ценообразовании практически незаметен», — рассуждает эксперт.

**ДВУХЛЕТНИЙ ГОРИЗОНТ** Денис Казбеков, представитель компании «МегаЛит — Охта Групп», также говорит о том, что на стоимость жилья оказывает влияние действующее метро. «Планы по проектированию и строительству новых станций имеют для покупателя меньшее значение. Сроки ввода новых станций переносились неоднократно, и клиенты редко на них ориентируются. Также застройщики обычно не анонсируют открытие метро рядом с жилым комплексом, пока не начато строительство станции, чтобы не брать на себя ответственность за процесс, на который девелопер никакого влияния не оказывает», — говорит он.

Николай Пашков, генеральный директор Knight Frank St Petersburg, рассуждает: «Анонсирование начала строительства метро или новых транспортных магистралей давно перестало быть причиной удорожания жилья в Санкт-Петербурге, так как мы знаем, что не всем планам удается осуществиться в заявленное время. Планы по развитию транспортной инфраструктуры, скорее, учитываются девелопером при создании концепции, позиционировании и ценообразовании своих проектов. А вот фактическое открытие станции метрополитена в пешеходной доступности рассматривается жителями как неоспоримое преимущество и напрямую отражается на цене продаваемой недвижимости в микрорайоне (до +15%)».

Ян Фельдман, директор по маркетингу ГК «Ленстройтрест», также говорит о том, что чем ближе к метро, тем дороже стоимость квадратного метра (примерно на 10–15%). «Анонсирование открытия новых станций в ближайшие два года будет спо-



АНОНСИРОВАНИЕ НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО ИЛИ НОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ ДАВНО ПЕРЕСТАЛО БЫТЬ ПРИЧИНОЙ УДОРОЖАНИЯ ЖИЛЬЯ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ, ТАК КАК ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ ПОКУПАТЕЛЬ ЗНАЕТ, ЧТО НЕ ВСЕМ ПЛАНАМ УДАЕТСЯ ОСУЩЕСТВИТЬСЯ В ЗАЯВЛЕННОЕ ВРЕМЯ

собствовать росту интереса покупателей к жилому комплексу и корректировке в сторону увеличения в пределах 5%. Более долгосрочные перспективы вряд ли окажут влияние — и застройщики, и покупатели уже привыкли, что планы по развитию «Петербургского метрополитена» могут меняться, а сроки открытия новых станций передвигаться. Наличие вблизи крупных автомагистралей и удобный выезд на них, а также развитая маршрутная сеть наземного транспорта — еще одни преимущества жилого комплекса, которые могут стать альтернативой метро».

Наталья Кукушкина, руководитель группы маркетинга компании ЦДС, придерживается иной точки зрения. «Конечно, любое улучшение транспортной ситуации повышает стоимость жилья в локации. Даже если это улучшение объявлено только на бумаге. При этом новые станции метро имеют большее значение, чем новые дороги, так как транспортные артерии приводят к появлению еще большего числа машин, а новые станции метро стимулируют горожан пересаживаться на общественный транспорт».

**В НОВОМ КОЛЬЦЕ** Стоит заметить, что близость далеко не всякого объекта транспортной инфраструктуры может положительно повлиять на стоимость жилья. Например, господин Антонов считает, что появление широкополосной магистрали может как повысить стоимость жилья в непосредственной близости к съездам с нее, так и привести к существенному дисконту в тех местах, где дорога будет просто проходить под окнами, — все зависит от конкретной локации.

Этим же летом президент РФ Владимир Путин заявил о необходимости строительства в Петербурге и Ленобласти еще одной кольцевой дороги, некоего аналога столичной ЦКАД. Ее строительство также может оказать влияние на стоимость недвижимости, прилегающей к будущей трассе.

Екатерина Заволокина, руководитель отдела стратегического консалтинга компании JLL в Санкт-Петербурге, отмечает, что трассировка КАД-2 пока точно не определена: есть как минимум три различных варианта ее прохождения в Ле-

нинградской области. «Но в любом случае данная трасса будет проходить достаточно далеко от границ города и в обход основных городов Ленинградской области. С учетом того, что по трассе предполагается в основном движение грузового транспорта, земельные участки вдоль нее могут быть интересны для складского и производственного назначения», — считает она.

Госпожа Заволокина полагает, что для жилой недвижимости, скорее, важным станет наличие радиальных связей с городом. Наибольший потенциал будет у земельных участков, расположенных недалеко от развязок КАД-2 с радиальными магистралями в сторону Санкт-Петербурга. «Жители объектов в таких локациях смогут быстро добираться до места работы в городе, при этом проживая за городом, что будет для них безусловным плюсом», — уверена она.

Сергей Хромов, генеральный директор ООО «Город-спутник Южный», при этом считает, что цели и задачи двух регионов могут отличаться при реализации новой кольцевой дороги. Для Петербурга КАД-2 — это во многом способ решить проблему перегрузки основных вылетных магистралей, снизить транзит грузового транспорта через первую кольцевую, отвести плотный поток движения с направления Хельсинки — Москва.

Для Ленинградской области КАД-2 может стать, наоборот, точкой притяжения новых резидентов и современных производств, нуждающихся в коротком логистическом плече. «Уже сейчас правительство региона заявляет о создании между двумя кольцевыми дорогами экономической зоны, которой суждено стать магнитом для финансовых потоков, новых современных бизнесов и предприятий. Разумеется, новые экономические зоны между кольцами повлекут за собой необходимость вовлечения в оборот новых земель и для жилищного строительства. Но очень важно, с моей точки зрения, продумать, спланировать и внести в адресные программы сеть радиальных магистралей и развязок между кольцевыми, чтобы не получить эффект „бутылочного горлышка“ на Киевском, Петрозаводском, Мурманском шоссе и так далее», — предостерегает господин Хромов. ■