ПАРУСА ПОДНИМАЮТ СТОИМОСТЬ ЖИЛЬЯ

ПЕТЕРБУРГ, ИМЕЮЩИЙ РАЗВЕТВЛЕННУЮ СЕТЬ РЕК И КАНАЛОВ, ТЕМ НЕ МЕНЕЕ НЕДОСТАТОЧНО АКТИВНО ВСТРАИВАЕТ ЖИЛЫЕ ПРОЕКТЫ В ВОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ МАГИСТРАЛИ: ЖИЛЫХ КОМПЛЕКСОВ, ИМЕЮЩИХ ПРИЧАЛЫ ДЛЯ ЯХТ И СУДОВ, В ГОРОДЕ НИЧТОЖНО МАЛОЕ КОЛИЧЕСТВО. ПРИЧИНОЙ ТОМУ, ПО МНЕНИЮ ЭКСПЕРТОВ, ДОСТАТОЧНО ДЛИТЕЛЬНЫЙ ЗИМНИЙ СЕЗОН И СЛОЖНЫЙ ПЕРИОД СОГЛАСОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ПРИЧАЛЬНЫХ СООРУЖЕНИЙ. НО К СТОИМОСТИ ЖИЛЬЯ ТАКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА МОЖЕТ ДАТЬ ОПРЕДЕЛЕННУЮ ПРИБАВКУ, ГОВОРЯТ АНАЛИТИКИ. МАКСИМ КАВЕРИН

Жилые комплексы с оборудованными причалами для яхт и прочих судов — эксклюзивный для петербургского рынка жилья формат. В настоящее время, по данным NF Group, в Санкт-Петербурге представлено менее десятка подобных проектов, при этом в экспозиции первичного рынка находятся квартиры лишь в двух проектах — это «Императорский яхтъ-клуб» и Villa Marina, продажи в других проектах завершены. Проекты, оборудованные причалами, размещены в трех островных локациях — это Крестовский, Петровский и Петроградский острова, все они относятся к элитному сегменту.

Оксана Кравцова, генеральный директор ГК «Евростроой», рассказала: «Несмотря на статус морской столицы, обилие рек и выход к Финскому заливу, домов с собственными причалами в черте Санкт-Петербурга ничтожно мало. В основном такие объекты расположены в локациях Крестовского и Петровского островов, а также в Приморском районе неподалеку от Парка 300-летия. Наш комплекс „Привилегия“ стал одним из первых, где была спроектирована марина для маломерных судов. Причалы здесь вмещают 39 катеров и яхт длиной до 15 м и осадкой до 2 м. Но только в сезон — на зимовку владельцам необходимо транспортировать свои суда на специальные стоянки. Места для швартовки продавались в долгосрочное пользование по цене 1–1,5 млн рублей».

И В ОБЛАСТИ ТОЖЕ Елена Петропавловская, руководитель аналитического центра группы RBI, говорит, что в основном все проекты с причалами сосредоточены на Крестовском острове или в западной части Петроградской стороны, в Приморском районе близ Яхтенного моста. Есть также проект с причалами на Петровском острове.

Ольга Трошева, руководитель консалтингового центра «Петербургская недвижимость», добавляет, что, помимо жилых объектов с причалами на Малой Невке, проекты с маринами есть и в Ленинградской области — в ряде элитных коттеджных поселков на озерах (например, на Суходольском) и реках (например, на Вуоксе).

Ирина Богачева, руководитель группы «Новое строительство» АН «Итака», считает, что наличие собственного причала влияет на стоимость жилья. «Комплексов с такой инфраструктурой в Петербурге очень мало, и все они относятся к элитному сегменту, например, ЖК „Привилегия“ на Крестовском острове, где вдоль Малой Невки расположена набережная длиной около 400 м, оборудованная причалами для маломерных судов, катеров и яхт. Также можно отметить ЖК „Петровская доминанта“ на Петровском острове, расположенный вдоль Петровской косы. В рамках проекта предусмотрена собственная набережная со слипами для маломерных судов. Есть также ЖК „Леонтьевский мыс“ с собственным причалом на 50 маломерных судов на набережной протяженностью 600 м. Еще одним проектом является ЖК „Премьер Палас“ на Петроградской стороне вдоль Малой Невки, также с собственной набережной и местами для парковки судов. Безусловно, собственный причал — удовольствие достаточно дорогое. Стоимость места для постоянной швартовки вполне сопоставима со стоимостью места в подземном паркинге. Наличие мест для швартовки и хранения собственных судов говорит о высоком уровне жилого комплекса и его принадлежности к элит- или бизнес-классу».



ЕВГЕНИЙ ПАВЛЕНКО

В ОСНОВНОМ ВСЕ ПРОЕКТЫ С ПРИЧАЛАМИ СОСРЕДОТОЧЕНЫ НА КРЕСТОВСКОМ ОСТРОВЕ ИЛИ В ЗАПАДНОЙ ЧАСТИ ПЕТРОГРАДСКОЙ СТОРОНЫ, А ТАКЖЕ В ПРИМОРСКОМ РАЙОНЕ БЛИЗ ЯХТЕННОГО МОСТА

Петр Войчинский, гендиректор компании «МК-Элит», заключает: «Собственный причал — довольно дорогое удовольствие. И дело даже не в затратах на его создание, а в долгом и непредсказуемом процессе согласования: договор водопользования, договор аренды береговой зоны, обеспечение прохода для всех. Чаще всего объявление „собственная марина“ — маркетинговый ход. Есть марины в элитных ЖК („Императорский яхтъ-клуб“ на Безымянном острове, RoyalPark на Малой Неве); затраты не разглашаются, да и насколько такая особенность добавляет ликвидности — вопрос спорный. В коттеджных поселках есть обустроенные причалы в „СувантоЯрви“ (на Суходольском озере), в „Деревне Зюзино“ (на Правдинском)».

ВИНТ ИЛИ ПОНТОН Эксперты говорят, что создание причальной инфраструктуры — удовольствие достаточно дорогое и требующее длительных согласований. Это также может быть причиной небольшого количества жилья с подобной инфраструктурой. Управляющий партнер ГК Aravana Сергей Усков полагает, что стоимость возведения причала зависит от многих параметров — от количества одновременно стоящих судов до особенностей дна и рельефа. «Сейчас наиболее популярна винтовая технология, это быстро и сравнительно недорого. Цена может составлять от 45 тыс. рублей за квадратный метр без учета расходных материалов и оплаты труда специалистов. Суммарный объем инвестиций в небольшой причал (только пирс, без эллингов и ангаров) — от 7–10 млн рублей. Для жилого комплекса премиального сегмента это умеренная статья расходов»,— рассуждает он.

Алексей Тузов, независимый эксперт транспортной отрасли, обращает внимание, что пирсы на винтовых сваях требуют разрешения на строительство и заключение Главгосэкспертизы согласно ст. 51 Градостроительного кодекса. «Возведение понтонного пирса обойдется дороже, особенно, с учетом необходимости оплачивать причиняемый вред флоре и фауне водоемов, аренду береговой полосы. Средняя стоимость строительства причалов — от 99 тыс. до 2 млн рублей в зависимости от размеров и материалов»,— отмечает он.

Эксперт также добавляет, что параметры причала устанавливаются на муниципальном или региональном уровнях и могут отличаться в зависимости от субъекта РФ. «Например, согласно постановлению правительства Санкт-Петербурга № 151, причал должен оцениваться по следующим критериям: длина участка набережной под монтаж причальных секций — 200 м, ширина — 30 м, расстояние от перильных ограждений мостов — 50 м. Оптимальное количество мест для перешвартовки — 45 штук».

Господин Тузов полагает, что использование рабочих понтонов при возведении пирсов — самый простой формат их строительства. «При этом, в отличие от пирсов и причалов на винтовых сваях, не требуется разрешение о введении понтонных пирсов в эксплуатацию»,— указывает он. Необходимо только принять участие в водном аукционе и заключить договор водопользования.

«На стоимость недвижимости влияет не только локация, но и наличие благоустроенных объектов поблизости. Например, даже если причал отсутствует, но есть облагороженная набережная, стоимость жилых домов может увеличиться на 15–20%. А наличие выхода к воде (пирс, причал) делает недвижимость дороже на 25%»,— говорит господин Тузов.

ВАЖНЫЙ ФАКТОР Светлана Московченко, руководитель отдела исследований NF Group в Санкт-Петербурге, говорит, что ввиду ограниченного предложения наличие парковочного места для яхты может стать важным фактором покупки квартиры для клиента, вышедшего на рынок жилья с таким запросом, это повышает цены на жилье в подобных проектах.

«С учетом непродолжительного навигационного сезона в Петербурге застройщики предлагают разные форматы пользования оборудованными у жилых комплексов причалами. Так в ЖК „Привилегия“ владельцы квартир могли приобрести парковочное место для своего судна на причале, рассчитанном на 39 катеров и яхт. В то же время ЖК „Императорский яхтъ-клуб“, оснащенный более масштабной мариной, включающей до 200 судов, предоставляет места для судов в аренду, за счет чего воспользоваться ими могут не только жители ЖК, но и другие участники яхт-клуба»,— перечисляет госпожа Московченко.

Среди требований, которые предъявляют владельцы яхт к причалам у жилых комплексов, в первую очередь можно выделить безопасность — наличие круглосуточной охраны и видеонаблюдения, также конкурентным преимуществом выступает наличие сервиса по профессиональной уборке судов.

«Любые дополнительный опции — причалы, набережная — поднимают статус жилья, удобство проживания в нем. А значит, делают проект более ликвидным. Что касается инвестиций, то они могут быть разными в зависимости от капитальности сооружений: построить просто причал для яхт и катеров — это одно, а сделать яхт-клуб — это другое»,— говорит директор ГК «Альфа Фаберже» Виталий Бахарев.

«Инфраструктура важна, и она может благоприятно влиять на цену квартиры в таком жилом комплексе, но в каждом случае объект нужно рассматривать индивидуально»,— добавляет Игорь Карцев, генеральный директор компании «Максимум Лайф Девелопмент».

«Что касается потенциальной премии к стоимости такого жилья, то надо отметить, что расположение и статус домов, предлагающих такой продукт, и так предполагают премиум-класс. То есть наличие причала скорее будет являться приятной маркетинговой упаковкой и одним из эмоциональных факторов обоснования цены. В реальности я не думаю, что отсутствие марин сказалось бы на цене подобных проектов»,— рассуждает госпожа Петропавловская.

По сравнению с затратами на строительство жилого комплекса создание причалов относительно недорого, говорит госпожа Кравцова, но требует детальной юридической проработки для оформления аренды участка на берегу реки, озера или залива.

«Собственная марина в составе жилого комплекса напрямую не влияет на стоимость квадратного метра в доме. Так же как, например, наличие подземного паркинга не увеличивает стоимость квартиры. Прежде всего это элемент собственной инфраструктуры, дополнительная опция для жильцов, которая в совокупности с другими объектами формирует определенный класс жилья»,— добавляет госпожа Кравцова. ■