

21 → «Средняя ставка аренды на производственно-складские помещения составляет 263 руб. за кв. м в месяц, средняя цена продажи — 28,8 тыс. руб. за кв. м. Минимальные средние ставки в Сланцевском районе, максимальные — в Лужском. Средняя ставка аренды на торговые помещения составляет 940 руб. за кв. м в месяц, средняя цена продажи — 57 тыс. руб. за кв. м. Минимальные средние ставки — в Кронштадтском районе, максимальные — в Гатчинском. Средняя ставка аренды на офисные помещения составляет 640 руб. за кв. м в месяц, средняя цена продажи — 54,5 тыс. руб. за кв. м. Минимальные средние ставки — в Кронштадтском районе, максимальные — в Колпинском», — сообщает госпожа Лапина.

ОСТРАЯ НЕХВАТКА Арсений Васильев полагает, что пока наиболее развитым сегментом коммерческой недвижимости является производственно-складской сектор. «Здесь уже достаточно много реализованных проектов. Этому способствуют два фактора: появление площадок для размещения производств и складов около КАД и более низкие производственные издержки в Ленинградской области, в том числе и арендная плата. В долгосрочной перспективе возможно появление бизнес-парков вблизи развязок КАД», — считает он.

Однако Мария Тимакова, руководитель отдела по внешним связям компании FM Logistic, полагает, что и сектор складской недвижимости Ленинградской области в настоящее время развит недостаточно: «По оценкам специалистов отдела по развитию недвижимости FM, дефицит ощуща-



БОЛЬШИНСТВО ТОРГОВЫХ ЦЕНТРОВ В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ МОРАЛЬНО И ФИЗИЧЕСКИ УСТАРЕЛИ

ется остро во всех сегментах складской недвижимости, особенно — в отношении складов, поддерживающих температурные режимы в диапазоне от 0 до 6 градусов по Цельсию. Доля вакантных площадей в сегменте складов класса А и В+ в настоящий момент колеблется в диапазоне от одного до пяти процентов (с учетом площадей, которые активно не выставляются на рынке, но при определенных условиях могут быть сданы в субаренду)».

По ее словам, основная часть складов находится на юге от центра Санкт-Петербурга (часть складов формально — в пределах границ города, другая — на территории районов Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу с юга). Концентрация складов на южном направлении обуславливается рядом факторов: большее удобство транспортировки грузов по транспортному коридору Санкт-Петербург — Москва; лучшее состояние инфраструктуры; наличие

большого предложения на рынке земельных участков на момент строительства складских комплексов, а также то, что Санкт-Петербург скорее развивается именно в южном направлении.

«Качество предложения в целом соответствует заявленной классности объектов. Однако особенно в классе А есть ряд складов, которые по своим характеристикам несколько неотягивают до сложившегося в Московской области предоставления о складах класса А: высота хранения несколько меньше 12 метров, явно недостаточное количество ворот — менее, чем один ворота на тысячу метров. Важно отметить, что в отсутствие единой классификации складских объектов можно говорить именно о доминирующих представлениях о тех или иных характеристиках склада класса А. Сами ставки колеблются в районе \$125 за кв. м в год (класс А, без НДС и операционных расходов). Полагаем, что в этом году будет введено в эксплуатацию 60–80 тыс. кв. м складских площадей, что не должно существенным образом повлиять на баланс спроса и предложения», — рассказала госпожа Тимакова.

Артем Кансин, директор по развитию компании Itella, с коллегой согласен: «Анализируя данные исследовательских компаний, можно увидеть, что в Ленинградской области существует огромный дефицит складских площадей класса А. При этом по девелоперской части свободных для строительства территорий всего 1–2 процента. Нехватка колоссальная. Если оценивать данные по 3PL-провайдером, свободными остаются около 10 процентов площадей от всего пула компаний». ■

ПУТЬ В НИКУДА

почти 86% существующих дорог регионального значения Ленобласти находятся в ненормативном состоянии, трассы федерального ведения в лучшем состоянии, однако и они из года в год недофинансируются на 20–25%. потребность региона в новых трассах уже давно в разы превосходит уровень развития существующей инфраструктуры. по оценкам экспертов, состояние дорог сказывается на эффективности работы областного бизнеса и инвестиционной привлекательности региона.

ВЛАДА ГАСНИКОВА

Сеть автомобильных дорог Ленинградской области является одной из самых развитых в России: по территории региона проходят около 1,4 тыс. км автомобильных дорог федерального значения, 9,77 тыс. км — регионального значения и около 10,7 тыс. км трасс общего пользования местного значения. Сегодня из 6,5 тыс. км региональных автодорог с асфальтобетонным покрытием 86%, или 5,6 тыс. км, находятся в аварийном состоянии или не ремонтировались более десяти лет.

ХРОНИЧЕСКОЕ НЕДОФИНАНСИРОВАНИЕ Главной причиной подобного положения дел является хронический недостаток финансирования отрасли. По оценке комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области (КДХ), содержание дорог сейчас финансируется менее чем на 25% от необходимого объема. Ежегодно на содержание дорог необходимо тратить как минимум 6 млрд рублей, на текущий ремонт — при условии выполнения

работ раз в пять лет при стоимости работ 10 млн рублей за 1 км — 19 млрд рублей ежегодно, на капитальный ремонт — при условии выполнения работ раз в десять лет при стоимости работ 30 млн рублей за 1 км — 29 млрд рублей ежегодно. Власти Ленобласти рассчитывают поэтапно выйти на стопроцентное обеспечение нужд дорожной отрасли к 2018 году.

Ориентировочная стоимость приведения областных дорог в нормативное состояние без учета изменений стоимости работ, материалов, инфляции может составить около 75 млрд рублей.

Однако с учетом того, что в 2013 году на строительство и реконструкцию региональных объектов дорожной инфраструктуры выделено всего 704 млн рублей, в реалистичность заявленных планов насчет финансирования дорог не верится.

С дорогами федерального значения в Ленобласти дело обстоит лучше: в 2011 году сумма, потраченная на содержание таких трасс (около 1 млрд рублей), со-

ставила 75,5% от суммы, необходимой для содержания всех дорог в нормативном состоянии. По данным Росавтодора (Федеральное дорожное агентство Минтранса), в 2012 году на содержание трасс федерального ведения в Ленобласти было потрачено 1,2 млрд рублей, или 82,7% от нормативной потребности. В 2012 году дорожное агентство заключило долгосрочные контракты на содержание подведомственных ему трасс на 2013–2018 годы. Как рассчитывают в Росавтодоре, постепенный рост финансирования содержания дорог дойдет до 100% к тому же 2018 году.

МУНИЦИПАЛЬНЫЙ УЖАС В Ленобласти, дороги которой находятся в удручающем состоянии, особняком стоят трассы муниципального ведения, пролегающие в областных городах и между населенными пунктами. С каждым годом состояние муниципальных дорог ухудшается: существующие трассы все больше напоми-

нают коллекцию рытвин и ухабов, новые дороги между населенными пунктами области не строятся вовсе. Например, в Тихвине автомобили не ездят со скоростью более 50 км/ч даже по центральной улице, поскольку владельцы транспорта боятся испортить технику на разбитых дорогах.

В этом году сразу в нескольких городах Ленобласти состоялись митинги «Верните дороги». Для области, жители которой намного менее инициативны, чем петербуржцы и москвичи, это является признаком верха многолетнего недовольства.

В областном дорожном комитете не предоставили данные о соотношении муниципальных дорог, находящихся в нормативном и ненормативном состоянии. Как сообщили в КДХ, порядок предоставления и расходования субсидий бюджетам муниципальных образований области за счет средств дорожного фонда региона предусматривает выделение 5% областного бюджета на ремонт местных дорог и 5% — на ремонт дворовых территорий. → 23