

ЭКСПЕРТИЗА

но законодательству Украины, взнос паевого участия может быть осуществлен только в денежной форме, ранее взнос мог быть внесен и в форме выполненных работ по созданию инфраструктуры (инженерные сети и объекты).

При определении размера паевого участия, застройщики руководствуются правилами определения размеров таких взносов от застройщиков (инвесторов) в создании социальной и инженерно-транспортной инфраструктуры г. Киева. При этом нормативные показатели и коэффициенты ежегодно корректируются в рамках принятия бюджета города и утверждаются Киевским городским советом.

Процентное соотношение доли паевого участия и общей стоимости реализации проекта варьируются. Как объяснил **Николай Якименко, руководитель проекта ТРЦ «Лукьяновка» компании Arricano Real Estate**, при определении процентного соотношения затрат корректно сравнивать стоимость строительства в границах участка без стоимости внешних сетей (электроснабжения, водоснабжения, газоснабжения и т.д.). «По нашему опыту паевое участие в рамках земельного участка без учета стоимости работ по внешним сетям (т.к. их стоимость может существенно разниться в каждом конкретном проекте) в среднем составляет 2,5–5% от стоимости всего проекта в денежном эквиваленте», – отмечает эксперт.

ДОСТИЧЬ БАЛАНСА ИНТЕРЕСОВ

Сумма отчислений инвестором в казну города существенна, однако данных средств недостаточно для того чтобы покрыть реальную потребность в финансировании инженерно-транспортной инфраструктуры города. «К примеру, стоимость реконструкции улично-магистральной сети на Лукьяновке 206 млн грн, лишь часть из которых – 32 млн, берет на себя инвестор, остальную сумму должен вложить город», – рассказывает **Виктор Петрук, главный специалист управ-**

ления инженерно-транспортной инфраструктуры КГГА.

«Норма в 4–10% от размера паевого взноса была принята в 2008 году. И это была, скорее, политическая, декларативная воля. Шаг, который позволил выжить строительному рынку в тогдашних условиях. Сегодняшние реалии требуют корреляции подходов к начислению паевого участия, как и самих методик расчетов. Перед нами стоит задача найти баланс между потребностями города и возможностями инвестора», – подчеркивает **Андрей Ваврыш, заместитель директора Департамента градостроительства и архитектуры КГГА.**

**Норма
в 4-10%
от размера
паевого
взноса была
в 2008 г.
шагом,
позволившим
выжить
строительному
рынку**

С последним тезисом согласны и инвесторы. «Безусловно девелопер заинтересован в минимизации паевого участия, а город, напротив, заинтересован в максимальных инвестициях. Единственным «арбитром» может выступать только единая трактовка норм и правил определения суммы паевого участия.

На сегодняшний день законодательством четко регламентировано, что данный расчет проводят

профильные департаменты в составе городских администраций. Например, в Киеве это департамент экономики и инвестиций при КГГА.

Однако, практика показала разнотечения в порядке определения размера паевого участия между инвестором и уполномоченными органами, которые могут доходить до 5–10% суммы паевого участия.

«На мой взгляд, концептуально – это правильно, чтобы расчет проводил город. Но тогда, порядок расчета должен быть очень точным, в нем не должно быть места для размытых трактовок, критерии оценки должны быть более четкими», – комментирует Николай Якименко.

Девелопер может нести и дополнительные затраты, однако объективность их начислений будет зависеть от положений Генерального плана города (при условии, что документ отражает актуальные и реальные потребности и возможности города). «Если проект коммерчески интересен, но не был предусмотрен городом в генплане, то нужно быть готовым нести дополнительные затраты для нивелирования негативного влияния объекта на социальную и инженерно-транспортную инфраструктуру города – строительство новых школ, дошкольных учреждений, модернизацию транспортных сетей. Это абсолютно справедливый подход», – отмечает Николай Якименко.

По мнению Виктора Петрука, у Киева слишком лояльный подход к формированию степени финансового участия девелопера. «Есть принципиальная разница между освоением периферийных территорий в соответствии с градостроительной документацией и уплотнением существующей застройки. На вновь осваиваемых участках в идеале город должен проводить инженерную подготовку территорий, и создавать всю инженерно-транспортную инфраструктуру, после чего оценивать стоимость каждого земельного участка с учетом всех затрат. Уплотнение же приводит к сверхнормативной нагрузке на существующую инженерно-транспортную инфраструктуру, причем далеко за