

Рынок качественной складской недвижимости Новосибирска на пороге дефицита. Количество вакантных арендопригодных площадей в комплексах класса А составляет не более 1–2% или около 10–12 тыс. кв. м. При том, что с начала года цены на складскую недвижимость выросли на 7–8%, эксперты прогнозируют до конца 2017 года увеличение стоимости предложения еще на 3–5%.

Склад стабильности

— логистика —

Растущий в кризис

По данным компании Nazarov & Partners, Новосибирск занимает четвертое место в России по объему предложения качественных складских площадей после Москвы, Санкт-Петербурга и Екатеринбурга. Суммарная площадь складских комплексов классов А и В в Новосибирской агломерации по разным оценкам составляет от 750 тыс. до 1 млн кв. м. «В настоящее время Новосибирск реализует себя как крупнейший транспортно-логистический узел Сибири. Новосибирская агломерация — центр по созданию региональных складов, обслуживающих не только Новосибирскую область, но и потребности соседних регионов. В зоне ее влияния находятся 12–14 млн человек. На Новосибирск приходится 78,9% от всех складов класса А и В в Западной Сибири», — объясняет причины высокого спроса на качественные складские комплексы в Новосибирске президент Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири (СТЭЛС) Сергей Максимов.

В отличие от рынков торговой и офисной недвижимости, чрезвычайно уязвимых в условиях экономической нестабильности, складской рынок отличается стабильностью. В то время как другие сегменты коммерческой недвижимости сегодня только-только начинают выходить из периода затяжной стагнации, сдавая в аренду месяцами пустовавшие площади и повышая ставки на свои услуги, экономика логистических комплексов из года в год показывает рост. Если средняя стоимость аренды торговых недвижимости в Новосибирске по итогам прошлого года подешевела на 12,4%, а цена предложения на офисном рынке почти не изменилась, то склады стали дороже на 7,2%, отмечают в ГК «Елка девелопмент». По данным руководителя департамента складской и индустриальной недвижимости ГК «Елка девелопмент» Георгия Кузнецова, арендные ставки в классе А сегодня находятся в коридоре 320–330 руб. кв. м, а в классе В — 225–250 руб. за кв. м. «Производ-



Высокий спрос на складские комплексы вызван ростом объемов оптовой торговли

ственно-складская недвижимость гораздо слабее реагирует на всяческие кризисные явления. Но, надо сказать, что цены и ставки на нее в разы ниже, чем на офисные и торговые помещения, и существенно колебаться некуда», — считает директор компании RID Analytics Елена Ермолаева.

Последнее исследование ГК «Елка девелопмент» показало, что количество вакантных площадей в качественных складских комплексах в Новосибирске стремится к нулю. «В настоящий момент количество арендных вакантных площадей находится на минимально возможном уровне. В классе А фактическая вакансия находится в пределах 1–2%, что в натуральном выражении со-

ставляет 10–12 тыс. кв. м», — констатирует Георгий Кузнецов. Высокую заполняемость складских комплексов Сергей Максимов объясняет ростом объемов оптовой торговли. В период с января по апрель текущего года динамика продаж оптовой торговли составила 11,9% к аналогичному периоду 2016 года. «Как известно, склады класса А и В в значительной степени востребованы именно торговыми, сбытовыми и дистрибуторскими организациями. На настоящее время количество вакантных площадей в них оценивается в 8%», — констатирует глава СТЭЛС.

Ориентиры поменялись

По оценкам ГК «Елка девелопмент», на новосибирском рынке складской недвижимости сегодня наблюдаются два разнонаправленных тренда. С одной стороны, происходит уменьше-

ние объема арендованных площадей с 3–4 тыс. кв.м. до 1,5–2 тыс. кв. м, что объясняется совершенствованием складской логистики и сокращением части рынков. С другой стороны, наблюдается увеличение объемов арендных площадей с 5–6 тыс. кв.м. до 8–15 тыс. кв. м из-за консолидации

товарных потоков внутри отраслей. «В производственно-складском сегменте определяющим фактором является благосостояние промышленников. На нашем примере могу сказать, что многие производственные компании-арендаторы этот кризис пережили более устойчиво, — гово-

рит директор по развитию бизнес-парка «Южный» Елена Полукошко. — Руководители более рачительно подходят к затратам, многие выбирают более прижимистый подход. Они более рационально используют арендуемую площадь, многие предпочитают расширяться постепенно, нежели (как раньше) платить за пустующие помещения».

На рынке складской недвижимости сегодня зарождаются компании нового порядка, с новыми требованиями к производству, технологическому процессу и соответственно зданию, месторасположению участка, мощностям, замечает руководитель отдела земельных участков и производственно-складской недвижимости компании Nazarov & Partners Рустам Сатышев. Как правило, у новых объектов лучше логистика, инфраструктура, сервис, управляющая компания (зачастую международная), чем у большинства существующих на рынке предложений того же класса. «Подобные объекты охотно покупают инвесторы, так как здесь есть прозрачный бизнес с долгосрочными арендаторами и качественным объектом недвижимости», — подчеркивает господин Сатышев.

«В условиях кризиса поменялись ориентиры, стали более востребованы не просто складские мощности в аренду, а склад с наличием логистического оператора. Данный оператор берет на себя все задачи по приемке, сортировке, ответственному хранению товаров, комплектовке и разукomплектовке грузовых партий», — говорит Сергей Максимов.

«Найти трансфер в дни Чемпионата мира крайне трудно и дорого. Спрос на него растет месяц к месяцу»

До проведения в России Чемпионата мира по футболу осталось чуть больше года. Однако компании, чей бизнес связан с пассажирскими перевозками, уже включились в подготовку к мундиалю. О готовности трансферных компаний к масштабному мероприятию, конкуренции на этом рынке, а также о том, почему заказчикам уже сегодня нужно думать об организации трансфера в городах, которые примут матчи за мировое первенство, в интервью рассказала собственник и директор компании Very Good Transfer ИРИНА ЕРМАКОВА.

— Насколько Чемпионат мира по футболу-2018 значим для вашего бизнеса?

— Для нашей компании это чрезвычайно важное событие. Практика Универсиады в Казани и Олимпиады в Сочи показывает, что во время проведения спортивных событий мирового уровня спрос на трансфер увеличивается как минимум в 10 раз. Это наш хлеб. Вот уже пять лет мы предоставляем услуги трансфера, ежедневно исполняя тысячи заказов. Трансферы от VGT осуществляются в 3 тыс. городов, география обслуживания охватывает два континента — Евразию и Северную Америку. И каждый месяц список городов расширяется. Услуги охватывают индивидуальные и групповой трансфер, включая VIP-обслуживание в аэропортах, — возможность пользоваться закрытой парковкой, льготное прохождение формальностей в сопровождении представителя аэропорта и так далее. Пассажиров перевозим на легковых автомобилях, минивэзах, микроавтобусах и автобусах.

— То есть, трансфер на время проведения Чемпионата мира по футболу ваши заказчики бронируют уже сегодня?

— Да, бронирование трансфера в 11 российских городах, в которых пройдут матчи, началось с начала текущего года, притом что на уровне государства остается нерешенным целый ряд организационных вопросов. Например, нужна ли будет аккредитация автомобилей или нет, где и по какой стоимости будут парковки для автомобилей в местах проведения игр. При этом спрос на трансфер растет месяц к месяцу, и мы понимаем, что основной объем заказов получим накануне чемпионата. Так уж устроен россияне — все решаем в последний момент. В отличие от зарубежных компаний, которые предпочитают бронировать услугу заранее. И это проблема. Мы сможем взять только то количество заказов, которое гарантировано выполним с надлежащим качеством. Поэтому призываем своих клиентов поторопиться с решением и забронировать услугу. Найти трансфер в дни чемпионата мира крайне трудно и дорого.

— Автомобильный парк у VGT в собственности или вы сотрудничаете с транспортными компаниями?

— В основном мы сотрудничаем с местными региональными и городскими транспортными компаниями. Наши требования к партнеру очень жесткие. Договоры заключаем только с компаниями, полностью согласными с нашими требованиями к качеству услуг. Сервис должен быть на самом высоком уровне. Проводим жесткий отсев.

— Какие предъявляете требования к автомобилям и водителям?

— В трансфере задействованы только иномарки класса не старше пяти лет. Все автомобили и автобусы — в отличном состоянии, оборудованные в соответствии с современным представлением о комфорте и безопасности, чистые внутри и снаружи. Перед каждым выездом на трансфер водители находятся под контролем представителя службы контроля нашей компании. Водители VGT — опытные люди, с многолетним стажем, умеющие ориентироваться в сложных дорожных ситуациях. Мы жестко контролируем сроки и качество выполнения заказа. При необходимости перестраиваем логистику.

— Вы оказываете услуги только корпоративным клиентам?

— Это наш основной клиент, на него приходится 98% от всех заказов. Тем не менее, доля частных заказов тоже растет, пусть и очень медленно. Предприниматели привыкают к комфорту, их уже не устраивает абы какое такси. Хотя, как показывают соцопросы, безопасность — не самый важный критерий при определении способа передвижения для российского туриста.

— Насколько вырастет стоимость трансфера в дни проведения чемпионата?

— Точных цифр пока сказать никто не может. Думаю, стоимость трансфера в автомобиле бизнес-класса увеличится на 40–50%, в классе «стандарт» — на 20–30%.

— Сомнений нет, что все 11 городов чемпионата будут обеспечены необходимым количеством автомобилей для трансфера?

— Как показал опыт Олимпиады в Сочи, примерно 45% автомобилей, задействованных в трансфере, — городской транспорт. Как правило, это автомобили столичных транспортных компаний. Думаю, во время проведе-



ния Чемпионата мира по футболу эта практика повторится. Пока сомнения в обеспеченности транспортом для трансфера есть только по одному городу — Саранску. Там потребуется не 35%, а 80% иногородних машин. Но, думаю, в ближайшее время этот вопрос будет решен. Все-таки речь идет о проведении мероприятия государственной важности.

Обидно, что Новосибирск, третий город в стране по числу жителей, не вошел в число мест проведения Чемпионата мира. Здесь точно не потребовалось бы столичных машин для трансфера, необходимым транспортом город обеспечен сполна.

— Ваша компания появилась одной из первых на рынке. Как за прошедшие пять лет изменилась конкуренция? Насколько цивилизованной стала услуга?

— Конкуренция, несомненно, ужесточилась, игроков стало больше. На рынок пришли небольшие транспортные компании, которым еще вчера нужно было объяснять, что такое трансфер и чем эта услуга отличается от такси. Конечно, на рынок повлиял кризис, сокращение компаниями бюджетов на командировочные и представительские расходы. Сегодня выигрывают те трансферные компании, которые способны предоставить лучший сервис за ту же стоимость, что и у конкурентов. Кто не берет заказов больше, чем может выполнить, и дорожит своей репутацией.

Российский рынок трансфера с каждым годом становится все более цивилизованным, но все еще отстает от Запада. Думаю, в сравнении с бизнесом ведущих стран российские компании цивилизованы процентов на 40. В больших городах ситуация лучше, в маленьких — хуже. Но мы на правильном пути, в этом нет никаких сомнений!

СГК форсирует генерацию

— энергетика —

В последний год в сфере выработки и поставок тепла Кемеровской области наметилась консолидация, которая может привести к уходу с рынка производителей, подконтрольных муниципалитетам. Ожидается, что их место займут крупные частные энергохолдинги, и в первую очередь — «Сибирская генерирующая компания» (СГК).

Коммунальная энергетика Кемеровской области до недавнего времени развивалась по пути, выбранному еще в советскую эпоху — тепло вырабатывалось из местного угля и доставлялось по системам централизованного теплоснабжения потребителям. Сегодня генерацией заняты восемь теплоэлектроцентралей, принадлежащих пяти разным собственникам, а также многочисленные муниципальные и ведомственные котельные. Часть из них переведена с угля на газ. Поставка тепла идет по сетям, значительная доля которых по-прежнему находится в муниципальной собственности и сдана в аренду сбытовым компаниям, подконтрольным генерирующим компаниям или муниципалитетам.

Система с упором на централизованное снабжение выглядит вполне оправданной для региона, где 85% населения проживает в городах: компактно, на небольшом экономическом приемлемом расстоянии от источника тепла. Конечно, как и везде, часть населения, проживающая в собственных домах, обеспечивает себя теплом самостоятельно. Конкуренция в предложении поставок тепла в такой системе никогда не было — у каждого производителя и связанного с ним поставщика (если они разделены) установле-

ны свои определенные сферы ответственности, так называемые контуры теплоснабжения.

Ситуация стала постепенно меняться в последние 12 месяцев. Внешним толчком для этого стало принятие схем централизованного теплоснабжения для Новокузнецка и Кемерово. Такие документы нормативного характера предусмотрены для городов с населением свыше 500 тыс. человек, по закону их утверждает правительство РФ в лице министерства энергетики. Разработку проводят по заказу местных властей. В апреле 2016 года Минэнерго утвердило схему для Новокузнецка, в августе 2016 — для Кемерово.

В соответствии с законодательством в схемах закреплён приоритет комбинированных источников тепловой энергии. Ими в регионе обладают четыре ТЭЦ в составе СГК, новокузнецкое ООО «Центральная ТЭЦ», подконтрольное муниципалитету, Западно-Сибирская ТЭЦ в составе АО «Евраз 3СМК» — также в Новокузнецке. Кроме того, комбинированными источниками выступают ТЭЦ ООО «Юргинский машзавод» (входит в корпорацию УВЗ) в Юрге и ОАО «Южно-Кузбасская ГРЭС» группы «Мечел». Эта станция работает в Калтане, но также поставляет тепло в соседний город Осинники.

В Новокузнецке, где помимо трех ТЭЦ работает 31 муниципальная котельная, схемой развития теплоснабжения запланирована замена пяти котельных. В Кемерово схема предусматривает замену двух крупных газовых котельных АО «Теплоэнерго». Все го в системе теплоснабжения столицы Кузбасса работает три ТЭЦ кузбасского филиала СГК, 32 муниципальных котельные, переданные в аренду и управление компании «Теплоэнерго», три котельные ОАО «СКЭК».

Приоритет ТЭЦ, установленный схемами централизованного теплоснабжения для крупнейших городов, предусматривает постепенное, в течение трех-четырёх лет, замещение неэффективных котельных при условии создания необходимой инфраструктуры. Но уже в конце 2016 года и в начале нынешнего СГК предложила сдвинуть сроки замещения котельных своими мощностями, провести замену раньше на один-два года. В конце 2016 года схема теплоснабжения Новокузнецка прошла ежегодную актуализацию с утверждением ее новой версии в Минэнерго. И в этом варианте документа предусмотрено, что СГК вложит более 500 млн руб. в реконструкцию тепловых сетей и оборудования и заместит уже к 2019 году поставки тепла с Байдаевской центральной котельной и Зырянской районной котельной в Орджоникидзевском районе Новокузнецка поставками с Кузнецкой ТЭЦ. Эта станция в составе СГК занимает 25% на рынке тепла Новокузнецка.

В конце января в Новокузнецке директор Кузбасского филиала СГК Юрий Шейбак сообщил, что компания готова на замещение и расходы на него, а также на дополнительное расширение сферы деятельности Кузнецкой ТЭЦ, но, конечно, в эффективном радиусе действия станции и при гарантии возврата инвестиций. По его оценке, замещение двух котельных в Новокузнецке «не только даст экономический эффект для городского бюджета, но и повысит качество теплоснабжения, снизит себестоимость производимой теплоэнергии». Он также сообщил, что специалисты СГК ведут расчеты возможности перевода на снабжение с Кузнецкой ТЭЦ потребителей Центральной ТЭЦ в Центральном и Куйбышевском районах Новокузнецка.

экономика региона

Ипотечный дисконт

Банкиры отмечают всплеск интереса сибиряков к ипотечным кредитам. Несмотря на завершение программы господдержки ипотеки, процентные ставки по жилищным займам снижаются, а требования банков к оценке платежеспособности заемщика становятся мягче. Покупатели квартир спешат воспользоваться благоприятной рыночной конъюнктурой, refinансируя ипотечные займы, взятые в прошлые годы.

— кредиты —

Обратились вспать

Действие программы господдержки ипотеки закончилось в конце 2016 года, однако в 2017 году объемы выдачи кредитов не уменьшились, а напротив, выросли, подчеркивает руководитель офиса новосибирского агентства недвижимости «Жилфонд» Александр Чемеркин. Проанализировав результаты первого квартала 2017 года, специалисты «Жилфонда» пришли к выводу, что ипотечных сделок в городе стало больше на 34,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. «В этом году доля сделок по ипотеке в общем количестве продаж составила 58%, в аналогичном периоде прошлого года — 45%», — отмечает директор по продажам компании «Сиб-академстрой» Динар Зарипов.

Оживление клиентского спроса на жилищное кредитование с начала года наблюдается во всех сибирских банках, опрошенных «Экономикой региона». «По состоянию на 13 мая Сбербанк в Новосибирской области с начала 2017 года выдал ипотечных кредитов на сумму более 5,2 млрд руб., рост объема выдачи по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил 17%», — говорит директор управления по работе с партнерами Сибирского банка ПАО «Сбербанк» Наталья Новицкая. «В первом квартале 2017 года мы не увидели традиционного снижения количества сделок, объемы выдач сохранились на уровне результата четвертого квартала 2016 года с небольшим приростом, — со своей стороны отмечает начальник отдела продаж ипотечных кредитов РЦ «Сибирский» Райффайзенбанка Ирина Ярыгова. — Если сравнивать результат с аналогичным периодом прошлого года, то объем выдач в 2017 году оказался в четыре раза больше».

В первом квартале 2017 года процентная ставка по ипотечным продуктам продолжила движение вниз, подтвердив тренд 2016 года, указывает управляющий директор по ипотеке сибирского филиала ВТБ24 Виктория Ферле. Если в прошлом году средняя ставка по ипотеке в ВТБ24 находилась в диапазоне 12–13%, то сейчас — 11–11,5%. При этом минимальная ставка опустилась ниже 10%. В Сбербанке взяли ипотечный кредит на приобретение строящегося жилья можно по ставке от 8,4%, при оформлении ипотеки на покупку квартиры на вторичном рынке ставка будет от 11,25%, а для молодых семей — от 10,25%. В банке «Левобережный» минимальная стоимость ипотеки — 9,1% годовых.

«Анализ выдачи ипотечных кредитов в Новосибирске показал рост среднего размера займа, который по итогам первого квартала 2017 года достиг 1,9 млн руб. Сред-

ний срок, на который берут кредиты в Новосибирске, составляет 15 лет», — комментирует начальник управления ипотечного кредитования банка «Левобережный» Дина Павлова. В Сбербанке средний размер ипотечного кредита также вырос до 1,58 млн руб., а в ВТБ24 — до 1,65 млн руб. «Средний срок, на который оформляют ипотеку наши клиенты, составляет 13,5 лет, при этом погашение осуществляют в среднем за семь лет», — констатирует Наталья Новицкая.

Еще одной важной тенденцией последних месяцев стало снижение требований банков к размеру первоначального взноса и оценке платежеспособности заемщика. «Размер первоначального взноса, которым располагают клиенты, в последнее время уменьшается и стремится к нулю. На сегодня в нашем банке существует ряд ипотечных продуктов, по которым размер минимального первоначального взноса равен 5% от стоимости приобретаемой квартиры», — говорит Дина Павлова.

Помимо снижения минимального размера первоначального взноса в качестве новой тенденции банкиры указывают на увеличение максимального срока ипотечного кредита до 30 лет, а также повышение максимального возраста заемщика на момент выплаты кредита — до 65 лет. «Минимальный трудовой стаж на последнем рабочем месте мы тоже сократили — с шести до трех месяцев. Мы считаем, что смена работы не должна быть стоп-фактором при выдаче займа на жилье. Он же не бездельничает, напротив, востребован на рынке труда. Особенно странно отказывать, когда люди меняют работу с повышением заработной платы. А такие случаи распространены, несмотря на кризис», — говорит заместитель управляющего филиалом «Абсолют Банка» в Новосибирске Ирина Маркова.

В пользу ясности

В 2017 году вектор спроса на жилье переместился с новостроек на объекты со вторичного рынка, отмечают банкиры. «Если в прошлом году соотношение между „первичкой“ и „вторичкой“ составляло в Новосибирске 50 на 50%, то сейчас — 20 на 80% в пользу готового жилья», — констатирует Ирина Маркова. «Доля сделок с жильем в новостройках в общем количестве ипотечных договоров в первом квартале прошлого года в нашем филиале достигла 58%, тогда как в первом квартале 2017 года большим спросом пользуется ипотека на вторичном рынке, объем таких кредитов составил в структуре общего ипотечного портфеля 60%», — делится внутренней статистикой Виктория Ферле.

Смещение акцента со строящихся жилых домов на недавно введенные в эксплуатацию Александр Чемер-



В текущем году вектор спроса на жилье переместился с новостроек на объекты со вторичного рынка

кин видит в изменении ценообразования на строящееся жилье. «Раньше, покупая квартиру на стадии строительства, можно было хорошо сэкономить. Сейчас ситуация изменилась. Стоимость квадратного метра в строящемся доме от цены „квадрата“ в новом готовом доме отличается незначительно. Особой разницы нет и в размере процентных ставок по ипотеке. Поэтому люди предпочитают покупать жилье в новых, уже полностью готовых домах. Тем более что квартиру там можно приобрести уже с ремонтом», — замечает топ-менеджер АН «Жилфонд». «Психологически „вторичное“ жилье „понятнее“ людям: это квартира не на чертежах и не в виде макета, ее можно посмотреть, оценить качество отделки, пообщаться с будущими соседями. Больше конкретики — меньше уровень стресса при покупке», — соглашается Ирина Маркова.

Спрос на предложения вторичного рынка недвижимости стимулирует и отрицательная динамика цен, считает госпожа Маркова. «Средняя стоимость 1 кв. м во вторичном жилье в Новосибирске составляет 59 тыс. руб., за последний квартал она снизилась на 0,5%. А вот цена квадратного метра в первичном жилье постепенно увеличивается, по большей части это связано с удорожанием материалов и повышением затрат на строительство. Динамика первого квартала 2017 года — плюс 2,5%. Сейчас 1 кв. м жилья в новостройке стоит в среднем 56 тыс. руб.», — указывает господжа Маркова. В ближайшие месяцы директор компании RID Analytics Елена Ермолаева прогнозирует небольшой рост цен на вторич-

ное жилье при стагнации или незначительном снижении первичного рынка жилой недвижимости.

Впрочем, и на первичном, и на вторичном рынках покупатели ищут жилье, отвечающее одному главному критерию, — низкой цене. «Если говорить о готовых квартирах, то чаще всего приобретаются однокомнатные квартиры в „брежневках“ и „хрущевках“ площадью 28–35 кв. м., — рассказывает Ирина Маркова. — Стало гораздо больше примеров, когда заемщики соглашались покупать жилье в довольно неказистом состоянии, „убитое“, потому что оно стоит значительно дешевле». Лидеры продаж жилья в ипотеку на рынке новостроек — студии и однокомнатные квартиры площадью до 30 кв. м.

«На рынке сейчас складывается парадоксальная ситуация: количество сделок по ипотеке увеличивается, несмотря на то, что общий уровень покупательской способности населения падает. Объяснить этот факт можно тем, что люди предпочитают вкладывать средства в самое главное приобретение — в квартиру, сокращая траты на менее важные покупки», — считает Александр Чемеркин.

Ограниченные финансовые возможности на фоне снижения процентных ставок по ипотечным кредитам побуждают заемщиков refinансировать ранее взятые обязательства при покупке недвижимости. «Сейчас актуально увеличение сделок по программе refinансирования кредитов, выданных ранее другими банками, так как ставки по кредитам, полученным в 2014–2015 годах и даже 2016-м году, были выше, и у клиентов есть хорошая возможность сэкономить», — замечает Ирина Ярыгова. По данным Ирины Марковой, с начала 2017 года новосибирский филиал «Абсолют Банка» зафик-

сировал более чем двукратный рост числа заявок на refinансирование ипотечных кредитов, взятых в других банках, по сравнению с тем же периодом прошлого года. «В основном это заемщики, которые оформляли ипотеку в начале 2015 года по ставкам от 13,5 до 15% годовых. Сейчас они „исправляют ошибки прошлого“ и стараются сэкономить на общих выплатах и размере ежемесячных платежей», — пояснила она.

Тренд на доступность

Опрошенные «Экономикой региона» сибирские банкиры прогнозируют дальнейшее снижение процентных ставок по ипотечным кредитам вслед за ключевой ставкой Центрального банка РФ. А значит, спрос на ипотеку будет расти. «Мы ожидаем на конец года рост выдач в среднем по рынку на 15%, но у ведущих ипотечных банков в силу их специализации, многолетнего опыта и налаженных связей с застройщиками и агентствами недвижимости результаты окажутся лучше — плюс 25–30% по отношению к началу года», — говорит Ирина Маркова.

«Инфляция и ключевая ставка — основные показатели, влияющие на стоимость привлечения ресурсов», — объясняет Виктория Ферле из ВТБ24. — Сейчас на рынке мы видим улучшение этих показателей. Эксперты ожидают снижения ключевой ставки в будущем, прогнозируя ее на уровне 8% к концу 2017 года». В свою очередь Дина Павлова (банк «Левобережный») уже текущим летом, в период традиционного снижения спроса на покупку жилья, и в том числе на ипотечные кредиты, а также к концу года ожидает появления на ипотечном рынке акционных предложений на уровне 7%.

Снижение ставок привело к тому, что средний ежемесячный пла-

теж по ипотеке сравнялся или максимально приблизился к стоимости аренды квартиры. В этом участники рынка недвижимости видят дополнительный аргумент в пользу покупки жилья в новостройках, рынок которого продолжает стагнировать. «Ипотеку теперь могут позволить себе те люди, чей уровень заработка раньше (до снижения ставок) был недостаточно высок для оформления кредита. Теперь же порог стал ниже. Размер обязательных платежей в целом уменьшился. После ежемесячного гашения ипотеки у заемщиков остается больше средств на жизнь», — резюмирует Александр Чемеркин.

По данным независимого аналитика новосибирского рынка недвижимости Сергея Николаева, если в январе текущего года в Новосибирске оставались непроданными квартиры в 132 сданных в эксплуатацию домах, то в конце апреля — уже в 106 домах. «Идет процесс вымывания наиболее интересных предложений на рынке недвижимости. И драйвером здесь является ипотека. К третьему кварталу 2018 года я прогнозирую выход рынка на оптимальное соотношение спроса и предложения, то есть, окончание кризиса», — резюмирует господин Николаев.

Улучшение условий на ипотечном рынке, доступность услуги приведет к росту конкуренции между банками за заемщика, считают эксперты. О планах выйти на ипотечный рынок в Сибири недавно заявил Уральский банк реконструкции и развития. «Сейчас ипотечные программы обкатываются в домашнем регионе банка — на Урале, в планах — сделать предложение доступным сибирякам», — рассказала директор филиала «Новосибирский» УБРиР Лариса Кучендаева.

Михаил Кичанов

СГК форсирует генерацию

— энергетика —

«Технологически это проект в первом приближении осуществим, компания располагает для этого кадровыми и инвестиционными ресурсами, однако необходимо решить главный вопрос — вопрос создания условий возврата инвестиций. В сегодняшних условиях, когда население оплачивает только половину стоимости тепла, а разницу должен доплачивать, но полностью не рассчитывается, муниципальный бюджет, вкладывая дополнительные собственные или привлекаемые компанией ресурсы нецелесообразно. Вместе с новыми потребителями компания будет только наращивать дебиторскую задолженность по компенсации выпадающих доходов со стороны бюджета», — пояснил позицию СГК Юрий Шейбак.

Так или иначе, это заявление может оказаться весьма кстати. Ведь оно было сделано в ходе дискуссии, в которой приняли участие представители ресурсоснабжающих предприятий Новокузнецка, депутаты горсовета, представители жилищных организаций и общественности, когда было отмечено, что теплоснабжение города переживает глубокий системный кризис. Он выражается в том, что один из трех источников городского теплоснабжения, ООО «Центральная ТЭЛ», находится в конкурсном производстве с долгами более 2 млрд руб., второй — Запад-

но-Сибирская ТЭЦ — заявил об отказе от статуса единой теплоснабжающей организации в границах своего контура, Заводском и Новоильинском районах Новокузнецка.

В это же время в конце января депутаты Кемеровского горсовета обратились к главе Кемерово Илье Середюку с предложением о сокращении на один год сроков перевода потребителей котельных №27 и №45 (входят в АО «Теплоэнерго») Рудничного района города на теплоснабжение от Кемеровской ТЭЦ (входит в СГК). По схеме централизованного теплоснабжения Кемерово переключение планируется провести к отопительному сезону 2019–2020 годов. Депутаты предложили сделать это к сезону 2018–2019 годов, ссылаясь на то, что за счет повышения эффективности теплоисточников нагрузка на городской бюджет за счет сокращения субсидий будет снижена на 200 млн руб. в год. Себестоимость 1 Гкал тепла АО «Теплоэнерго» более чем в два раза выше, чем у АО «Кемеровская генерация», соответственно, больше расходов приходится бюджету на компенсацию выпадающих доходов производителю. Предложение о досрочном замещении двух котельных поддержала СГК.

Илья Середюк в марте сообщил, что досрочное замещение двух котельных в Рудничном районе нужно изучить, взвесить все «за» и «против», в том числе решить вопрос о городских активах, которыми являются за-

меняемые котельные. Ведь их придется закрыть. Предложение депутатов и СГК поддержала Общественная палата Кемеровской области (ОПКО), которая в начале апреля провела публичные слушания «Пути повышения эффективности централизованного теплоснабжения в Кемеровской области». Тогда генеральный директор АО «Теплоэнерго» Константин Недосекин высказался против досрочного замещения, заявив, что нужно просто соблюдать установленные в законах «правила игры», а значит, и сроки, прописанные в схеме теплоснабжения города.

Тем не менее, Общественная палата Кемеровской области по итогам слушаний рекомендовала администрации Кемерово одобрить предложения группы депутатов кемеровского горсовета и провести досрочное замещение котельных №27 и №45 в Кемерово к отопительному периоду 2018–2019 годов. Для этого муниципалитету до 1 июня 2017 года рекомендовано направить на утверждение в Минэнерго проект измененной схемы теплоснабжения в Кемерово, а Региональной энергетической комиссии Кемеровской области — учесть в тарифном регулировании 2018 года изменения, связанные с замещением котельных №27 и №45 АО «Теплоэнерго».

Ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов не считает, что СГК невыгодно расширять сферу своей деятельности в теплогенерации Кузбасса, несмотря



ТЭЦ укрепляют свои позиции на энергетическом рынке Кузбасса

на то, что этот рынок регулируется властями региона, и на нем нет экономических обоснованных тарифов на тепло. По его оценке, есть несколько причин для усиления позиций СГК. «Во-первых, это может происходить в рамках проводимой сейчас реформы теплоснабжения в стране, изменений в деятельности единых теплоснабжающих организаций в регионах. Во-вторых, это может быть сделано для повышения загрузки мощ-

ностей, более эффективного их использования». По мнению Дмитрия Баранова, реформа теплоснабжения будет идти постепенно, и каждый регион будет сам принимать решения по ней, исходя из практической необходимости, имеющихся ресурсов и готовности бизнеса участвовать в ней. В этом случае предложения СГК «могут свидетельствовать об интересе и готовности участвовать в преобразовании этого рынка в регионе», что в конечном итоге «может стимулировать изменения на рынке теплоснабжения в регионе».

Игорь Лавренков

Агломерация вложилась в дороги

В Новосибирской области стартовал проект «Безопасные и качественные дороги». За счет федерального, регионального и муниципального бюджетов к концу 2025 года планируется реконструировать 577,7 км автомобильных дорог на территории Новосибирской агломерации и ликвидировать 71 место концентрации ДТП. Около 100 км автодорог и 33 аварийно-опасных участка улично-дорожной сети региональный Минтранс и дорожники намерены отремонтировать до конца текущего года.

— инфраструктура —

На условиях софинансирования

После двухмесячного публичного обсуждения Минтранс Новосибирской области приступил к реализации региональной программы комплексного развития транспортной инфраструктуры, разработанной в рамках федерального приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», рассчитанного до конца 2025 года. Ключевая цель проекта — приведение в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог и улично-дорожной сети с учетом соблюдения требований технического регламента Таможенного союза, сокращение числа аварийно-опасных участков не менее чем на 50% к концу 2018 года и на 85% — к концу 2025 года.

На данный момент общая протяженность дорожной сети Новосибирской агломерации составляет 1058,8 км. Доля дорог, соответствующих нормативным требованиям к их транспортно-эксплуатационному состоянию на конец 2016 года составляла 327,13 км (около 31%).

По словам заместителя министра транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Евгения Ракова, реализация программы предусматривает три этапа, которые включают в себя как некапиталоемкие мероприятия по обустройству и ремонту дорожной сети, повышению безопасности дорожного движения, так и ряд масштабных проектов, направленных на дорожно-строительные работы по строительству и реконструкции. «Всего за период реализации программы, до 2025 года, запланировано выполнить реконструкцию и строительство 53,5 км автомобильных дорог агломерации, отремонтировать 510,2 км автомобильных дорог и ликвидировать 71 место концентрации ДТП на 14 км автомобильных дорог. Общая протяженность отремонтированных автомобильных дорог к 2025 году составит 577,69 км», — отметил он. Работы на улично-дорожной сети агломерации запланированы в Новосибирске, Бердске, Искитиме, Оби, наукограде Кольцово, автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения.

По соглашению, подписанному в феврале между правительством Новосибирской области и Федеральным дорожным агентством (Росавтодор), в 2017 году в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» регион получил межбюджет-

ные трансферты в размере 1 млрд руб. Софинансирование областного бюджета на эти цели запланировано в том же объеме. «До 2025 года федерация ежегодно будет выделять на ремонт дорог Новосибирской агломерации 1 млрд руб., при этом затраты регионального бюджета будут каждый год увеличиваться. Сначала 1 млрд руб., потом 1,2 млрд руб., и так до 1,4 млрд руб.», — говорит Евгений Раков.

Как ранее комментировал губернатор Новосибирской области Владимир Городецкий, «благодаря оперативному и конструктивному сотрудничеству Минтранса России и подведомственных ему учреждений» Новосибирской области удалось одной из первых в России заключить соглашение о предоставлении в 2017 году межбюджетных трансфертов на выполнение федерального проекта.

Комплексный подход

По словам начальника управления дорожного комплекса министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Сергея Эпова, объекты для проведения дорожно-строительных работ выбирались согласно методическим рекомендациям, разработанным федеральным центром. «Существует ГОСТ, который четко определяет понятие аварийно-опасного участка, и в областном ГИБДД ведется перечень таких участков. Последние три года, благодаря активной работе системы фотовидеофиксации, в регионе происходит снижение аварийности. Поскольку данная мера является одним из самых действенных способов воспитания правильного поведения водителей на дорогах, то она тоже включена в программу», — отметил он. «Работы по программе „Безопасные и качественные дороги“ связаны не только с приведением в нормативное состояние автодорог, но и ряда других составляющих. В том числе и улично-дорожной сети, которая включает в себя тротуары, пешеходные дорожки, пешеходный переход, технические средства организации дорожного движения, освещение и другие элементы, связанные с безопасностью», — со своей стороны заметил Евгений Раков.

Выбор объектов дорожно-строительных работ осуществлялся по двум основным критериям. «Это должны быть магистральные улицы ядра агломерации — Новосибирска, а также автодороги, которые в 50-километровой зоне от него имеют с ним связь. Города-спутники (Бердск,



В этом году дорожники региона отремонтируют 99,2 км и ликвидируют 33 аварийно-опасных участка

Искитим, Обь и р.п. Кольцово) были выбраны, так как все они имеют связь с дорогами улично-дорожной сети областного центра», — пояснил Сергей Эпов.

Первый этап программы «Безопасные и качественные дороги» планируется реализовать до конца 2018 года. Общий объем финансирования составит 4,6 млрд руб., из которых 2 млрд руб. — средства федерации, 2,1 млрд руб. — регионального бюджета, 512 млн руб. — вложения муниципальных образований Новосибирской области. «Доведение средств проводится поэтапно, по мере начала выполнения работ. Минтранс области будет строго контролировать качество и сроки выполнения работ, а также расходование федеральных и областных субсидий», — подчеркивает Евгений Раков. В 2017 году 480 млн руб. федеральных средств получил Новосибирск, 120 млн руб. — город Бердск, Искитим, Обь, р.п. Кольцово. Оставшиеся 400 млн руб. власти направили на ремонтные работы на региональных и межмуниципальных автодорогах.

В текущем году дорожники намерены отремонтировать 99,2 км и ликвидировать 33 аварийно-опасных участка на автодорогах регионального, межмуниципального и местного значения, входящих в Новосибирскую агломерацию. Запланирован комплекс мероприятий по улучшению дорожных условий на

аварийно-опасных участках ул. Красная Сибирь в Бердске, ул. Советской и пр. Юбилейный — в Искитиме, ул. Ломоносова, Вокзальная, Железнодорожная, пер. Планировочный — в Оби, а также ремонты проезжих частей автодорог. В р.п. Кольцово планируется ликвидировать три места концентрации ДТП, отремонтировать ряд дорог, в том числе в микрорайоне «Новоборский», участок ул. Молодежной. «Мы впервые приступаем к реконструкции участков дороги Новосибирск — Ленинск-Кузнецкий, также запланирован ремонт участков магистралей Новосибирск — Кочки — Павлодар, Верх-Тула — Ленинское — ОбьГЭС, Ильская — Барышево, Новосибирск — Садовый», — говорит Евгений Раков.

С контролем качества

Областной центр первым среди муниципальных образований, которых касается проект, заключил госконтракты с подрядчиками на выполнение работ. В рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» до конца 2025 года здесь планируется привести в порядок 219 км дорог и ликвидировать 43 очага аварийности.

В 2017 году в Новосибирске предстоит отремонтировать 20 км автодорог на девяти улицах и улучшить дорожные условия на 15 аварийно-опасных участках. Планы 2018 года — ремонт 25 км автодорог и ликвидация девяти мест концентрации ДТП. Только на одном участке реализации приоритетного проекта в городе Новосибирске — дороге на ул. Петухова от пл. Кирова до Советского шоссе — в 2017 году планируется отремонтировать более 53 тыс. кв. м покрытия дороги, тротуары будут отремонтированы на площади более 8 тыс. кв. м, планируется заменить шесть светофоров на пл. Кирова, ул. Петухова, ул. Промова, на остановке общественного транспорта «Кировский универмаг». Помимо федеральных средств по программе «Безопасные и качественные дороги» на ремонт дорожной инфраструктуры город получит 320 млн руб. из областного

бюджета и 236 млн руб. — из муниципального.

Право на выполнение работ в рамках программы «Безопасные и качественные дороги» в Новосибирске по итогам конкурса получили четыре крупные организации — «Новосибирскавтодор», «Союздорстрой», «Сибавтобан» и «Дорсибплюс». «На качество покрытия дается гарантия в пять лет», — говорит начальник муниципального казенного учреждения «Управление дорожного строительства» Новосибирска Юрий Алексеевский. — Если за это время дороги придут в плохое состояние, подрядчики будут восстанавливать разрушения за свой счет. Их работу будут контролировать наше ведомство, независимые организации, имеющие аккредитацию, а еще — федеральное управление автомобильных дорог».

По словам Евгения Ракова, власти Новосибирской области рассматривают возможность использовать средства проекта «Безопасные и качественные дороги» в том числе и на строительство пешеходных переходов через автомобильные дороги Новосибирской агломерации. «Стоимость надземного пешеходного перехода в городской черте составляет не менее 50 млн руб., подземного — около 100 млн руб. Такие огромные средства связаны с переносом большого количества коммуникаций», — говорит он. — Пешеходные переходы — один из важнейших элементов улично-дорожной инфраструктуры и мы намерены продолжить их строительство, несмотря на ограниченные возможности бюджета. Думаю, в 2018 году приступим к проектным работам, в 2020 году — начнем строительство».

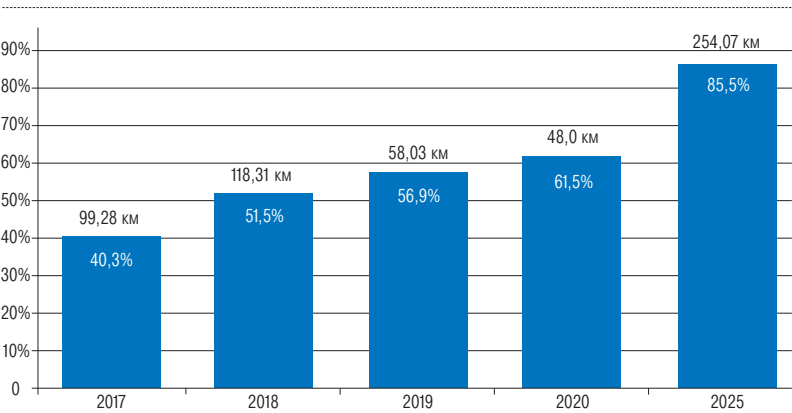
Антон Вебер

Объемы выполняемых работ в рамках реализации мероприятий программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Новосибирской агломерации, км

	Строительство и реконструкция	Капитальный ремонт	Ремонт	Ликвидация мест концентрации ДТП	Всего
Новосибирск	-	134,95	43,03	2,14	180,12
Бердск	-	31,60	9,93	3,65	45,18
Кольцово	0,84	-	7,52	-	8,96
Искитим	-	45,21	14,93	2,40	62,54
Обь	-	2,71	4,10	0,8	7,61
Итого по улично-дорожной сети	0,84	214,46	79,51	8,99	303,81
ТУАД	17,73	28,31	136,79	5,0	187,83
Всего	18,57	242,77	216,30	13,99	491,64

Источник: Министерство транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области

Планируемые показатели приведения дорожной сети Новосибирской агломерации к нормативным требованиям



«Это хорошая возможность показать свой уровень компетенций»

— интервью —

Победителями конкурса на право выполнения работ по программе «Безопасные и качественные дороги» в Новосибирске стали четыре компании. О мотивации участия в федеральном проекте, ожиданиях от его реализации, а также своем видении будущего развития дорожно-транспортной инфраструктуры рассказал председатель совета директоров выигравшего аукцион ОАО «Новосибирск-автодор» ДМИТРИЙ ПИНГАСОВ.

— Насколько серьезной была конкуренция за участие в проекте?

— В конкурсе на реконструкцию объектов, предусмотренных данным проектом, участвовало четыре дорожно-строительные компании нашего региона, которые в полной мере соответствуют всем требованиям, установленным заказчиком. И дело здесь не только в финансовой привлекательности объектов федеральной программы. Всем объектам проекта «Безопасные



и качественные дороги» уделяется особое внимание как со стороны заказчика и государственных структур, так и со стороны общественных организаций. Поэтому для компаний-подрядчиков участие в проекте — это хорошая возможность показать свой уровень компетенций, применяемые технологии строительства и ремонта дорог и качество выполняемых работ, что позволит зарекомендовать себя перед заказчиками, как надежных подрядчиков для будущих объектов.

— Как оцениваете эффективность этой программы для Новосибирской области?

— В данный момент оценивать ее эффективность, я считаю, преждевременно, так как реконструкция объектов, утвержденных программой, только началась. Но уже сейчас становится очевидным, что реализуемые проектные решения позволят снизить количество аварийно-опасных участков на дорогах Новосибирска. Кроме того, реализация данной программы позволит сохранить на долгий период основные городские магистрали в нормативном транспортно-эксплу-

атационном состоянии. К тому же, в результате реконструкции городских дорог снизится их загруженность в час пик, что очень актуально для Новосибирска.

— Есть ли у Новосибирской области возможности для совершения качественного скачка в области дорожно-транспортной инфраструктуры — общественного транспорта, дорог, мостов и так далее?

— Я считаю, что такие возможности у области и города есть. Новосибирск, как известно, третий по численности населения город России и крупнейший транспортный узел Сибири, что само по себе является значимым фактором для прорывного роста. Но любому росту должны способствовать определенные условия. В первую очередь, должен быть реализован комплексный подход к развитию объектов городской транспортной инфраструктуры и их прямая взаимосвязь с федеральными и региональными проектами в области дорожного строительства. Чтобы не получилось так, что дорога будет построена, образно говоря, «в нику-

да». А для этого необходима разработка долгосрочной стратегии, которая будет предусматривать формирование магистральных транспортных коридоров по территории каждого региона и страны в целом, включающих в свой состав и объекты транспортной инфраструктуры непосредственно города Новосибирска. Как, например, планируемый Юго-Западный транзит, который включает в себя комплекс развязок внутри города и мостовой переход через реку Обь (Бугринский мост) и соединит три федеральные трассы.

Но также немалую роль в этом вопросе играет своевременное финансирование подобных проектов и резервирование транспортных коридоров под будущие транспортные артерии со стороны властей, чтобы исключить возможные издержки при строительстве. А имеющийся потенциал дорожно-строительных предприятий региона позволит реализовать любой проект, в том числе и на основе государственно-частного партнерства.

Бесседовал Антон Вебер

Review Транспортно-дорожный комплекс

Транспорт требует комплексного подхода

ПАРТНЕР ПРОЕКТА
ПРАВИТЕЛЬСТВО
НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ



В конце мая в Новосибирске пройдет VI Международный форум «Транспорт Сибири» — одно из ключевых событий отрасли для специалистов и экспертов, власти и бизнеса на территории Сибирского федерального округа. В преддверии форума о вопросах, стоящих перед дорожно-транспортной отраслью, и задачах, которые требуют оперативного решения, рассказал министр транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области **Анатолий Костылевский**.

— интервью —

— **Каковы приоритетные задачи развития дорожной сети Новосибирской области?**

— В качестве залога экономического успеха Новосибирской области рассматривается создание транспортного каркаса Новосибирской агломерации, а в качестве приоритетного направления дорожной отрасли правительство региона определило строительство автодорожных обходов Новосибирска, а также строительство и реконструкцию автодорог в его 50-километровой пригородной зоне.

Первые шаги в этом направлении уже сделаны. В 2011 году было завершено строительство автомобильной дороги федерального значения Северный обход, позволившей связать маршруты западного направления со стороны Омска и восточного направления — Кемерово и Красноярск. В 2013 году было начато строительство первого этапа автомобильной дороги федерального значения Восточный обход Новосибирска на первом 20-километровом участке, призванной соединить автомобильную дорогу Р 255 «Сибирь» с дорогой федерального значения Р 256 «Чуйский тракт» и обеспечить выход на страны азиатского региона — Монголию и Китай.

Кроме того, в 2014 году начата реализация проекта реконструкции до параметров первой технической категории 30-километрового участка автомобильной дороги федерального значения Р 254 «Иртыш», призванной обеспечить пригородную зону Новосибирска современной дорожно-транспортной инфраструктурой и обеспечить беспрепятственный транзит автотранспорта на подьезде к Новосибирску со стороны Омска.

Дополнительным инструментом формирования транспортного каркаса Новосибирской агломерации и приведения в нормативное и безопасное транспортно-эксплуатационное состояние ее автомобильных дорог на ближайшее десятилетие станет приоритетный проект стратегического развития «Безопасные и качественные дороги». В рамках областной госпрограммы по развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения в Новосибирской области направляются значительные средства на объекты стройки, реконструкции и все виды ремонта. Также среди приоритетов минтранса — приведение в нормативное состояние маршрутов, по которым проходит движение школьных автобусов в сельской местности, поскольку безопасность обучающихся находится на контроле правительства региона.

— **Каков объем дорожного фонда Новосибирской области в 2017 году и как он будет распределяться по видам работ?**

— Дорожный фонд составляет чуть более 11 млрд руб. В эту цифру входят межбюджетные трансферты из федерального бюджета в объеме 1,29 млрд руб., направленные на софинансирование мероприятий приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» (1 млрд руб.), а также на обустройство сельских населенных пунктов дорожными объектами (296,5 млн руб.).

Капитальные вложения из средств Дорожного фонда в объекты государственной и муниципальной собственности в 2017 году составят 2,53 млрд руб., на содержание автомобильных дорог и дорожных сооружений будет направлено 3,14 млрд руб., на планово-предупредительный ремонт автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них — 677,2 млн руб., на капитальный ремонт автомобильных дорог и дорожных сооружений общего пользования — 499,6 млн руб. Субсидии местным бюджетам, за исключением субсидий на софинансирование капитальных вложений, утверждены в объеме 2,45 млрд руб.

— **В регионе планируется создать концепцию дорожного сервиса. Чья это инициатива и в чем ее суть?**

— Новосибирская область нуждается в многофункциональных объектах дорожного сервиса, обладающих полным комплексом услуг: от АЗС и автостоянок до пунктов питания и отдыха. Причем особое внимание необходимо обратить на стоянки автотранспорта с опасными грузами. Именно поэтому концепция размещения многофункциональных комплексов дорожного сервиса является актуальной для автодорог федерального и регионального значения.

Разработку документа ведет минтранс совместно с Территориальным управлением автомобильных дорог региона по решению совета по инвестициям Новосибирской области. Сейчас мы готовим две карты. На одной из них будут представлены существующие объекты дорожного сервиса, развивающиеся и вновь строящиеся — где инвестор уже есть. На второй карте будут отражены места, где по нормативным требованиям возможно размещение объектов дорожного сервиса.

— **Что делается для повышения качества пассажирских перевозок? Каковы итоги транспортного обслуживания населения за 2016 год?**

— Основным направлением деятельности минтранса Новосибирской области в сфере организации пассажирских перевозок является реализация мероприятий госпрограммы «Обеспечение доступности услуг общественного пассажирского транспорта для населения на 2014–2021 годы». Развитие транспорта требует комплексного системного подхода.

Сегодня все районы и крупные муниципальные образования Новосибирской области охвачены транспортным сообщением. В сельских муниципальных районах области действуют 517 автобусных маршрутов: 420 — внутрирайонных, 36 — межмуниципальных, 61 — городской. В летний период для перевозки пассажиров к садоводческим обществам и кооперативам дополнительно организуется 32 маршрута, на которых задействовано 82 автобуса. В 2016 году перевозчики в муниципальных районах с помощью федеральных программ утилизации изыскали возможность приобрести 16 автобусов на общую сумму 38,7 млн руб.

Перевод автотранспорта на использование газа в качестве моторного топлива считается одним из приоритетных направлений в работе пассажирского транспорта. В муниципальных районах общее количество автобусов, работающих на газомоторном топливе, в настоящее время составляет 361 единицу (62,3% от общего количества).

С незначительным приростом объема пассажирских перевозок закончила 2016 год компания «Экспресс-пригород», отвечающая за пригородные железнодорожное сообщение. С вводом зимнего графика движения пригородных поездов на 2017 год перевозки осуществляли по будням — 67 пар пригородных поездов, по выходным — 52 пары. С вводом летнего расписания размеры движения увеличились и составляют по будням и выходным 77 пар.

Пассажирские перевозки внутренним водным транспортом в пригородном сообщении на территории Новосибирской области вследствие незначительных объемов и сезонности работы рассматриваются как вспомогательный и социальный вид транспорта. Общая протяженность водных путей пассажирского сообщения по маршруту Речной вокзал — Седова Заимка составляет 50 км.

— **Какие бюджетные ассигнования регион направляет на обеспечение доступности общественного транспорта для населения региона?**

— По итогам 2016 года на эти цели было направлено 2,52 млрд руб. или на 25,1% больше, чем в 2015 году. Основной задачей регионального минтранса на 2017 год является сохранение доступности услуг общественно-



ПРАВИТЕЛЬСТВО НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

го пассажирского транспорта для населения на уровне не ниже прошлого года. Плановый объем бюджетных ассигнований в сфере организации пассажирских перевозок составит 2,59 млрд руб. Прирост расходов областного бюджета составит 67 млн руб. Для обеспечения баланса экономических интересов перевозчиков и потребителей транспортных услуг на основе доступности услуг и обеспечения эффективности деятельности перевозчиков мы предлагаем 10 шагов по выводу отрасли из кризиса. Среди них внедрение тотального учета поездов льготников на всех муниципальных и межмуниципальных маршрутах для повышения эффективности расходования средств областного бюджета и перехода в дальнейшем на электронный учет не только поездов, но и выручки; возвращение к системе долгосрочных проездных билетов, только в электронной форме; возобновление оказания господдержки на обновление автобусного парка и предоставление межбюджетных субсидий на приобретение автобусов для муниципальных перевозчиков. Это позволит повысить их конкурентоспособность на рынке оказания услуг по перевозке пассажиров на муниципальных маршрутах.

— **Минтранс следит за ситуацией с нелегальными таксистами в регионе. Как изменилась она за последний год? Появилось ли на ситуацию появление сервисов заказа такси в регионе?**

— За последние несколько лет рынок такси в технологическом плане претерпел существенные изменения. Активное развитие диспетчерских служб и агрегаторов привлекло в такси большое количество нелегальных перевозчиков. Как правило, это владельцы автомобилей, которые в свободное время выходят на подработку. При этом они не проходят медицинский осмотр перед выездом на линию, а их транспортное средство — технический контроль, автолюбитель не имеет регистрации в налоговых органах и, как следствие, бюджет не получает налоги. Минтранс Новосибирской области при содействии ГИБДД, МВД и Ассоциации таксомоторных перевозчиков Сибири проводит рейды с целью выявления нелегальных перевозчиков.

С начала года за осуществление незаконной предпринимательской деятельности привлечено к административной ответственности 10 водителей, размер административного штрафа составляет до 2,5 тыс. руб.

— **Как оцениваете ситуацию в сфере речных перевозок?**

— Речной транспорт играет существенную роль в обеспечении межрегиональных перевозок в районы Крайнего Севера и приравненных к ним территорий. По итогам заседания президиума Госсовета по вопросам совершенствования сети автодорог в Новосибирске президент России Владимир Путин подписал перечень поручений, в том числе по переориентации перевозок тяжеловесных и крупногабаритных грузов с автомобильного на железнодорожный и внутренний водный транспорт с целью обеспечения сохранности автомобильных дорог.

Обслуживание пассажиров водным транспортом осуществляется по сезонному пригородному маршруту Речной вокзал — Седова Заимка. Минтрансом Новосибирской области ежегодно согласовывается размер провозной платы для пассажиров значительно ниже уровня экономически обоснованных тарифов, обеспечивающих безубыточность деятельности перевозчика. Также предоставляются льготы и преимущества по провозной плате в соответствии с законодательством Новосибирской области. В границах Ордынского района Новосибирской области ежегодно организуются пассажирские и грузовые перевозки на паромных переправах по внутрирайонным сезонным маршрутам р.п. Ордынское — с. Нижнекамка и с. Спирино — с. Чингис.

Водным транспортом доставляются в основном минерально-строительные грузы (щебень, гравий, бутовый камень, объекты промышленно-гражданского строительства, цемент, ЖБИ, нефтеналивные грузы). В Аппарате полномочного представителя президента России в СФО состоялось совещание по обсуждению вопроса реализации мер, направленных на переориентацию грузовых потоков с автомобильных дорог на внутренний водный транспорт. В качестве основной задачи развития водного транспорта в этом году определе-

на модернизация Ташаринского грузового портового района. Развитие порта позволит решить проблему неразвитости рынка интегрированных транспортных услуг с участием речного транспорта. В первую очередь это касается организации эффективных мультимодальных перевозок. Помимо этого, порт Ташара рассматривается как объект, на базе которого может получить свое дальнейшее развитие Новосибирский речной порт в случае его переноса за пределы городской черты.

— **На этой неделе в Новосибирске пройдет VI международный форум «Транспорт Сибири». Какие вопросы будут обсуждаться на экспертных площадках?**

— По оценке экспертов, международный форум «Транспорт Сибири» является ключевой площадкой в масштабах Сибири для взаимодействия отраслевых участников транспортной индустрии, выработки инновационных стратегий и принятия решений для развития транспорта и транспортно-логистической инфраструктуры округа. За годы проведения форум доказал свою деловую жизнеспособность не только количеством действительно полезных и разноплановых мероприятий, но и высоким уровнем экспертов. Как и в прошлые годы, мероприятия форума охватят все сферы транспортного и дорожно-строительного комплексов — воздушный, железнодорожный, водный и грузовой транспорт, такси, транспортно-логистический комплекс, безопасность дорожного движения, науку, образование и кадры.

— **Какова главная тема форума?**

— Пленарное заседание в этом году будет посвящено транспорту будущего. Темы инноваций транспортного комплекса найдут отражение во всех мероприятиях деловой программы форума по каждой секции. В рамках секции воздушного транспорта впервые пройдет расширенное заседание экспертной группы по развитию авиации при полномочном представителе президента России в СФО. Мероприятия деловой программы по железнодорожному транспорту будут посвящены обсуждению перспектив комплексного транспортного обслуживания населения субъектов РФ и вопросам безопасности на железнодорожном транспорте. Наряду с перспективами развития транспортно-логистических технологий и инфраструктуры большое внимание будет уделено вопросам развития внутреннего водного транспорта, в соответствии с поручениями президента России, данными в августе 2016 года.

Надеюсь, форум «Транспорт Сибири» позволит обеспечить широкое обсуждение вопросов с коллегами из различных регионов России, будет способствовать выработке эффективных мер по преодолению имеющихся проблем, налаживанию конструктивного делового партнерства и плодотворного сотрудничества в интересах благополучия жителей, как Сибири, так и России в целом.

— **Одновременно с форумом пройдет специализированная выставка TransSiberia. Что она будет собой представлять?**

— Это выставка достижений транспортной отрасли и дорожно-строительной техники для специалистов и экспертов отрасли, где можно будет ознакомиться с новейшими образцами техники. Общая площадь выставочной экспозиции в закрытом павильоне составит 7,2 тыс. кв. м. В выставке примут участие ведущие компании по производству и продаже складской и дорожной техники, а также организации, оказывающие весь спектр транспортно-логистических услуг. Подтвердили участие 35 государственных структур и коммерческих организаций Новосибирска, Москвы, Набережных Челнов, Томска, Твери, Нижнего Новгорода, Забайкальска, Челябинска, Кемерово, Екатеринбурга, Самары, Санкт-Петербурга, а также из Белоруссии.

Беседовал Антон Вебер

ПРИОРИТЕТНЫЕ ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ СЕТИ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ В 2017 ГОДУ

— Строительство путепровода через железную дорогу Омск — Новосибирск на 6 км автомобильной дороги Коченово — совхоз Коченовский в Коченовском районе;
— Реконструкция автомобильной дороги «992 км „М-51“» Купино — Карасук в Татарском районе;
— Строительство автомобильной дороги от с. Криводановка до Северного обхода Новосибирска в Новосибирском районе;
— Строительство автомобильной дороги «Подъезд к п. Садовый» в Новосибирском районе;
— Реконструкция автомобильной дороги Инская — Барышево — 39 км «К-19» в Новосибирском районе;
— Реконструкция автомобильной дороги Новосибирск — Кочки — Павлодар на участке Новосибирск — Ярково в Новосибирском районе;
— Реконструкция автомобильной дороги Новосибирск — Ленинск-Кузнецкий на участке 12–24 км в Новосибирском районе;

— Реконструкция автомобильной дороги 1 км „Н-2123“ — Верх-Тула — Ленинское — ОБЫГЭС в Новосибирском районе;
— Капитальный ремонт автомобильной дороги 60 км „К-09“ — Довольное в Каргатском районе;
— Капитальный ремонт моста через реку Карасук на 5 км автомобильной дороги 178 км „К-17р“ — Быструха в Кочковском районе;
— Капитальный ремонт автомобильной дороги 29 км „К-29“ — Заковряжино — Шипуново в Сузунском районе;
— Капитальный ремонт автомобильной дороги 56 км „Н-3118“ — Чаинка — Тюменка в Кулунском районе;
— Капитальный ремонт автомобильной дороги 105 км „М-52“ — Черепаново — Маслянино в Маслянинском районе;
— Капитальный ремонт автомобильной дороги 54 км „М-52“ — Завьялово — Факел Революции в Искитимском районе.

прямая речь

В чем вы видите транспортный потенциал Новосибирской области?

Сергей Максимов, президент Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири:

— Одним из самых серьезных вызовов и одновременно окном возможностей для Новосибирска в долгосрочной перспективе будет проект нового «Шелкового пути», реализуемого под лозунгом «Один пояс — один путь». В Пекине на Форуме «Один пояс — один путь» президент России Владимир Путин заявил, что Россия намерена активно в нем участвовать.

Проект «Шелкового пути» еще только начинает реализовываться и пока не все его маршруты (а их как минимум три) детально проработаны. В этой связи встает вопрос стыковки «Шелкового пути» и Транссиба, в том числе создания ответвления Урумчи — Хоргос/Достык — Барнаул — Новосибирск. Это позволит не только организовать еще одну ветвь транзита из начальной точки в конечном, но и формировать комплексные логистические схемы доставки грузов с перевалкой (раз-

грузкой и доагрузкой) в крупных транспортных узлах Западной Сибири, в первую очередь — в Новосибирске. Позволит аккумулировать грузы из соседних регионов Западной Сибири для отправки в Китай и Казахстан и, наоборот, обеспечивать распределение прибывающих грузов. Существенно ускорить время прохождения и сократить совокупные транспортно-логистические издержки на маршрутах Новосибирск — Хоргос/Достык (Казахстан), Новосибирск — Урумчи, Новосибирск — Шанхай и других.

Другим положительным эффектом станет межрегиональная производственная кооперация между высокотехнологичными промышленными региональными центрами России (Новосибирск), Китай (Шанхай), Европейский Союз, Казахстан, Южная Корея, Япония.

Ситуация, когда «Шелковый путь», который рассматривается не только как транспортный коридор, но и как экономический пояс с формированием зоны свободной торговли на всем пути, пройдет в обход Сибирских и Уральских регионов России, может привести к их выпадению из глобальных логистических цепей поставок, сокращению их участия в международной кооперации.

Таким образом, в перспективе 2050 года у Новосибирска есть две возможности: сохранить и упрочить свое положение в качестве крупнейшего транспортно-логистического узла Восточной части России, с активным включением в международные цепи поставок, или стать региональным транспортно-логистическим узлом, обслуживающим в основном потребности Новосибирской области. Все условия для реали-

зации оптимистического варианта у нас есть, но надо приложить серьезные усилия. И основным конкурентом для нас здесь будет являться Казахстан, которому выгодно, чтобы маршрут «Шелкового пути» проходил максимально по территории республики, и чтобы именно в Казахстане развивались транспортно-логистические узлы, обеспечивающие распределение грузов не только на саму страну, но и на регионы Западной Сибири. Данную проблему можно решить путем переговоров с казахстанскими партнерами, договориться не о конкуренции, а о кооперации и взаимовыгодном сотрудничестве при организации двух ветвей коридора «Шелковый путь».

Евгений Янкилевич, генеральный директор АО «Аэропорт Толмачево»

— Реализация программы развития региональных перевозок авиакомпании S7 Airlines с использованием нового типа региональных воздушных судов Embraer E-170 позволит Новосибирску в ближайшей перспективе нарастить частоты авиасообщения с рядом сибирских городов. Органичное выстраивание стыковок региональных маршрутов с дальнемагистральными позволит привлечь дополнительные объемы трансферного пассажиропотока.

На 2017 год планируется превысить объем в 1 млн трансферных пассажиров. Особенности формирования расписания позволят стыковать различные направления — региональные с региональными, региональные с магистральными, магистральные с магистральными.

Очевидно, что в долгосрочной перспективе Новосибирск будет оттягивать на себя потоки пассажиров Московского авиационного узла, которые сейчас вынуждены следовать по не совсем географически логичным маршрутам. С развитием общероссийского и регионального рынков производства и торговли необходимость авиационных грузоперевозок будет расти и вместе с ней — роль аэропорта Толмачево как регионального грузового хаба.

Для развития региональных авиаперевозок очень важны поддержка со стороны региональных властей, в том числе участие в программах субсидирования и решении вопроса транспортной доступности аэропорта Толмачево как сибирского авиационного хаба, а также усовершенствование существующих программ субсидирования. Второй важный момент — снижение ставок НДС для внутренних авиаперевозок. Кроме того, многое будет зависеть от сотрудничества S7 Airlines и АО «Аэропорт Толмачево» в части предоставления качественного обслуживания для растущего объема пассажиропотока. Это касается терминальной инфраструктуры, обеспечения наличия достаточных ресурсов, спецтехники для обслуживания растущего количества рейсов.

Что касается развития грузовых авиационных перевозок, необходимо содействием региональных властей и российских авиационных властей по упрощению формальностей в части использования воздушного пространства РФ и выполнения полетов из/в аэропорт Толмачево иностранными авиакомпаниями, как с техническими, так и с коммерческими посадками.

экономика региона

Отдыхающих попросили заплатить

Алтайский край попал в число регионов, где со следующего года на пять лет будет введен курортный сбор. Если эксперимент окажется удачным, туристические сборы начнут действовать по всей России. Представители туриндустрии считают, что повышение стоимости путевок вызовет волну негатива, однако если туристы увидят изменения инфраструктуры зон отдыха в лучшую сторону, недовольство сойдет на нет. Снижения туристического потока по внутренним направлениям после этого решения, по мнению экспертов, не произойдет.

— туризм —

Всероссийский эксперимент

Одобренный в конце апреля правительством РФ законопроект предусматривает введение курортного сбора в четырех регионах страны: республике Крым, Алтайском, Краснодарском и Ставропольском краях. Пока это не окончательное решение, а всего лишь эксперимент, который будет действовать в течение пяти лет, с 1 января 2018 года по 31 декабря 2022 года. Предполагается, что до 1 января регионы установят свой размер курортного сбора. К примеру, в Алтайском крае, по данным местного управления по внешним связям, туризму и курортному делу, он составит от 30 до 50 руб. в сутки. Максимальный уровень в законопроекте определен в размере 100 руб. По предварительным подсчетам, ежегодно бюджет края будет пополняться от получаемого курортного сбора почти на 50 млн руб.

Сбор будет включен в стоимость проживания, будь то в санатории или частных апартаментах, работающих на легальной основе. Платить не придется за детей до 18 лет. Также от оплаты освобождаются ветераны, инвалиды и представители других льготных категорий граждан. Денежные средства, поступившие в бюджет по данной статье, формируются в Фонд развития курортной инфраструктуры, они пойдут на совершенствование или создание инфраструктуры курортов региона.

Порядок и сроки исчисления курортного сбора, уплаты и перечисления в местный бюджет территории установят самостоятельно. Участвующие в эксперименте субъекты будут отчитываться в интернете об отремонтированных или построенных объектах курортной инфраструктуры на собранные деньги. Если эксперимент окажется успешным, сбор на постоянной основе введут по всей России, если нет — от него откажутся повсеместно.

Белые пятна законопроекта

Ассоциация туроператоров России (АТОР) обратила внимание на формулировки проекта закона: «в ходе эксперимента предполагается с учетом особенностей курортной и туристской сфер основных российских курортов апробировать различные механизмы курортного сбора». «В чем заключается „различность“ этих механизмов, сколько их и какие они — неясно. Пока известно лишь, что турист будет уплачивать сбор за каждые сутки своего пребывания в объекте размещения», — сказано в сообщении на сайте АТОР.

Также представители ассоциации обращают внимание на то, что проект закона предполагает вариации взносов в зависимости от сезона: в низкий сезон разрешено плату не взимать. Кроме того, на сумму сбора, по мнению экспертов АТОР, могут повлиять значение курорта и отдельных территорий муниципальных образований, входящих в территорию эксперимента.

«С большой вероятностью сбор в регионах коснется всех бизнес-туристов — но это опять оставлено на усмотрение субъектов федерации, то есть решено не окончательно. Механизмы администрирования сбора также туманны. Регионы смогут сами определять, как именно будет администрироваться сбор. Так, в Краснодарском крае может быть опробована схема с „операторами курортного сбора“ в лице самих гостиниц и гостевых домов, которые должны будут взимать соответствующие суммы с туристов и передавать в бюджет», — говорится в сообщении АТОР.

Мнения «за» и «против»

Представители сибирского туроператорского сообщества разошлись во мнениях по поводу того, как отразится курортный сбор на турпотоке по внутренним направлениям. Генеральный директор компании «Олимпия-Райзен-Сибирь», глава некоммерческого партнерства «Ново-



Туристический сбор в Алтайском крае составит от 30 до 50 руб. в сутки

сибирская ассоциация туристских организаций» Виктор Данн, анализируя будущий туристический налог, считает новый сбор преждевременным, поскольку спрос на внутреннем рынке только начал расти, и лишнее удорожание может навредить доступности отдыха в России, в итоге начнется падение спроса на внутренних направлениях.

«Я бы эти сборы возложил на людей, которые выезжают за границу, на мой взгляд, это было бы логично. У нас и так дорогой отдых в России, а мы его стоимость еще повышаем. Посмотрите на Израиль, Турцию, Эмираты, Корею, которые отменяют визовые сборы, у них поэтому и турпоток увеличивается. Да, деньги небольшие, но и так есть проблема с привлечением на отдых в Россию туристов. В этом году открыли Турцию, можно только представить, сколько потеряют от этого Сочи, Крым. С учетом современной экономической ситуации, думаю, что это еще один пункт не в пользу отдыха в России», — рассуждает Виктор Данн.

Иного мнения придерживается генеральный директор ООО «Пегас» Анна Подгорная. «Размер сбора не такой и большой. Стоимость путевки серьезно не изменится», — считает она.

Специалисты отмечают, что в этом сезоне интерес к внутреннему туризму, в частности, в Алтай-

ском крае растет, увеличивается глубина бронирования. Росту числа отдыхающих способствуют два основных фактора: относительная экономическая стабильность и превышение спроса над предложением. Так, в предыдущем летнем сезоне отмечался дефицит мест в базах отдыха и гостиницах в крае, и ряд туристов был вынужден изменить свои планы на отдых: сменить даты поездки, выбрать жилье худшего качества или более дорогое. В нынешнем сезоне туристы опасаются этого и бронируют турбазы заранее. Таким образом, те, кто не позаботился об отдыхе на Алтае еще весной, летом, вероятно, попадут в аналогичную ситуацию и в свою очередь столкнутся с дефицитом мест размещения.

«Активность любителей отдыха на Алтае резко выросла уже в марте, хотя год назад волна спроса пришла на май. При этом сложно сказать, увеличится ли общий турпоток на алтайские курорты по итогам летнего сезона, пока явных предпосылок этому не видно. Возросшая глубина бронирования говорит лишь о том, что есть интерес, но предложение, как это было и в прошлом году, пока отстает», — считает директор сервиса онлайн-бронирования kuzuk.ru Евгений Афанасьев.

Закон не в пользу экономных туристов

По мнению директора агентства путешествий «1001 Тур» Александра Галахова, новый сбор ударит по кар-

ману бюджетных туристов, которые едут смотреть на красоты Алтайского края не из шикарных апартаментов. Они в итоге будут искать варианты размещения в частном секторе. Тогда организованный турпоток на местные курорты сократится.

«Если говорить про отдых на Алтае, введение сборов может сказаться на тех туристах, кто едет в летние домики стоимостью по 300 руб. за сутки. Для них этот сбор окажется значимым. На остальных, кто выбирает менее бюджетный отдых, я не думаю, что это как-то влияет», — выразил свою позицию Александр Галахов.

Исполнительный директор новосибирской Ассоциации туристических организаций Светлана Фоменко считает, что туристы, выбирающие отдых внутри страны, ищут наиболее выгодные условия, когда хорошее качество услуг можно получить по низкой цене. «Есть категория туристов, которые предпочитают на всем экономить. И для них даже минимальное повышение цен станет значительным. Думаю, что Алтайский край будет просчитывать, чтобы туристам поездки не стали совсем накладными, и в результате не упал турпоток», — заметила собеседница.

В остальном эксперты туристического рынка сходятся на том, что вводить курортный сбор нужно осторожно, чтобы не лишить туристов желания и возможностей отдыхать в России. При этом необходимо сделать прозрачными все поступления и траты.

«Если говорить про Сочи и Крым, то с теми ценниками на отдых, которые сейчас установлены в этих регионах, дополнительные полторы тысячи рублей с двухнедельного отдыха не будут решающими при выборе путевки. Люди не будут брать в расчет этот фактор при планировании, точно также, как человек, собирающийся в круиз, не будет брать в учет портовые сборы. Если механизм сбора предусматривает четкий регламент и целевое использование для развития инфраструктуры, то польза будет. В любом из туристических российских направлений есть что менять в инфраструктуре, любая копейка пригодится. Другой вопрос, насколько все будет прозрачно», — продолжил господин Галахов.

«Если цена визового сбора будет адекватной, к примеру, как говорят на Алтае, 30–50 руб., не думаю, что это сильно отразится на кошелке туристов. Не исключено, что на какое-то время вызовет определенный негатив. Если же посмотреть в процентном соотношении к стоимости недельной путевки, размер которой в среднем на июнь 18 тыс. руб., то выходит не так уж и много. Если показать туристам, куда эти деньги уходят и какие положительные изменения происходят, то особого негатива не будет. Каждый хочет отдыхать в хороших условиях», — считает директор новосибирского представительства туроператора Tez Tour Галина Машухова.

Татьяна Косачева

Сносу добавляют привлекательности

— недвижимость —

Новосибирские власти полны решимости перезапустить программу развития застроенных территорий (РЗТ). Для того, чтобы строительные компании активнее включались в освоение площадок, занятых ветхим и аварийным жильем, чиновники инициируют внесение изменений в местное и федеральное законодательство. Застройщики, в свою очередь, ожидают от мэрии и регионального правительства существенно большего участия бюджета в программе РЗТ и рыночного подхода к оценке затрат на расселение жильцов.

Переселение граждан из ветхого и аварийного жилищного фонда и перспективы реализации программы РЗТ стали темой обсуждения участников совещания, прошедшего 16 мая под председательством министра жилищно-коммунального хозяйства и энергетики Новосибирской области Евгения Кима. «К решению проблемы РЗТ мы подступались несколько раз, — отметил во вступительном слове господин Ким. — В 2011 году мэрия Новосибирска разработала целевую программу, по которой в 2012–2013 годах удалось расселить более 100 многоквартирных домов аварийного фонда. Однако в силу объективных экономических причин в 2016 году расселили только 30 домов. Для стимулирования программы РЗТ в Новосибирске в бюджете региона в этом году заложены 120 млн руб.».

Начала действия муниципальной программы РЗТ наибольший объем бюджетного финансирования пришелся на 2013 год — 284,9 млн руб., из которых 184,9 млн руб. — субсидии из областного бюджета, 100 млн руб. — средства города, рассказал заместитель начальника управления по земельным вопросам мэрии Новосибирска Денис Ковалев. В этом году мэрия направит на РЗТ 129 млн руб. «В стадии исполнения находятся 17 договоров о РЗТ. Мэрии необходимо расселить 16 домов, из которых девять уже расселены, строительные компании расселят 45 домов», — отметил господин Ковалев.



Половину затрат на расселение ветхого и аварийного жилья должен нести муниципалитет, считают застройщики

Как рассказал начальник отдела подготовки земельных участков к торгам и информационно-аналитического обеспечения управления по земельным ресурсам мэрии Новосибирска Александр Бжеличенко, в настоящее время действующими считаются 29 договоров о РЗТ. «Это территория общей площадью 30 га, на которой расположены 105 многоквартирных домов. Согласно условиям договоров, заключенных по итогам аукционов на право РЗТ, 75 домов обязаны расселить застройщики, 30 домов — мэрия. По 12 договорам обязательства по расселению уже выполнены, а по двум — даже строительство окончено. Семь договоров расторгнуты. Видимо, застройщики переоценили свои возможности», — заметил господин Бжеличенко. В прошлом году по

программе РЗТ мэрия Новосибирска подготвила к аукциону 12 участков, из них четыре оказались невостребованными. В настоящее время муниципалитет готовит аукционы по трем земельным участкам общей площадью 4 га.

По оценке чиновников, в программу РЗТ в Новосибирске могут войти более 1,5 тыс. многоквартирных домов, при том, что сейчас в ней значатся около 200. Однако большинство застройщиков не рассматривают участки под этим фондом в качестве перспективных для развития своего бизнеса. По словам генерального директора ГК «Стрижи» Игоря Белокобыльского, компания которого имеет многолетний опыт расселения и сноса ветхих и аварийных домов, для этого есть несколько причин. Во-первых, разность в оценке затрат на расселение жильцов у застройщиков и муниципалитета. «Исорганы оценивают по нормам минстроя, то есть 38 тыс. руб. за кв. м, за-

стройщики ориентируются на рынок», — объясняет господин Белокобыльский. Во-вторых, отсутствие повышающего коэффициента затрат застройщика при расселении. «Имея опыт расселения более чем 5,5 тыс. кв. м ветхого жилья, мы еще ни одну квартиру не расселили метр в метр. Всегда переселяем с премией в площадях до 30%, как бы тщательно не подбирали варианты», — констатирует руководитель ГК «Стрижи». В-третьих, отсутствие у претендентов на участки по программе РЗТ объективной информации о предельно допустимом объеме строительства на той или иной площадке. В-четвертых, необходимость решения юридических вопросов, связанных с правом собственности. «Мы сталкиваемся с огромным количеством юридических казусов: отсутствие у жильцов правоустанавливающих документов на занимаемые жилые помещения, наличие не снятых с регистрации учета умерших жильцов квартир, зарегистрированные, но не проживающие по адресу граждане, местонахождение которых неизвестно или они находятся в местах лишения свободы, жилые помещения не стоят на кадастровом учете или не включены в реестр муниципального имущества», — перечисляет Игорь Белокобыльский.

В настоящее время ГК «Стрижи» реализует проект РЗТ на условиях поэтапного освоения территории. Такая возможность появилась у застройщиков в 2015 году, после внесения изменений в законодательство. По данным Александра Бжеличенко, на сегодня в Новосибирске заключено семь договоров, предусматривающих поэтапное освоение застроенных участков. На территории площадью 3,3 га к 2020 году ГК «Стрижи» планирует построить пять домов общей площадью 32,5 тыс. кв. м. Для этого потребуется расселить восемь ветхих домов общей площадью 2150 кв. м, в которых жили 70 семей. Два дома уже расселены (один — мэрией, один — застройщиком). Ожидается, что расселение территории обойдется ГК «Стрижи» в 166 млн руб., еще 1,5 млрд руб. застройщик намерен вложить в новое строительство. Стоимость нового жилья девелопер оценивает в 57 тыс. руб.

за кв. м. «Это позволит получить здесь маржу, но о гиперприбыльности говорить не приходится», — заметил Игорь Белокобыльский.

По действующему законодательству, при расселении ветхого фонда застройщик вправе предоставить жильцам квартиры в любом из районов города. Председатель совета директоров бизнес-группы NordАзия Дмитрий Андреев считает эту норму неправильной. «Люди в большинстве своем хотят жить там, где они привыкли, где учатся их дети, где они получают медицинские и государственные услуги. Необходимо учитывать это при внесении поправок в регламентирующие документы о РЗТ», — напутствовал предприниматель чиновников. В свою очередь директор по продажам компании «Сибкадемстрой» Динар Зарипов выступил с предложением большего участия бюджета в РЗТ. «В идеале на средства города и области должно расселяться 50% ветхого и аварийного жилья», — подчеркнул топ-менеджер. Как пояснил заместитель начальника департамента строительства и архитектуры мэрии Новосибирска Роман Теленчиков, расселение одного ветхого дома в Новосибирске стоит минимум 30 млн руб.

Евгений Ким заявил о готовности поддержать внесение поправок в местное и федеральное законодательство. «Думаю, что мы сдвинем это в нормальное русло для того, чтобы эта программа действительно заработала в полный свой ресурс. Потому что, по большому счету, ресурс у программы развития застроенных территорий просто колоссальный», — считает министр. «Есть процедурные проблемы. Их можно снимать на уровне мэрии Новосибирска при помощи правительства Новосибирской области. Есть финансовые проблемы, это вопросы бюджетные. Мы, как депутаты горсовета, можем здесь влиять, думаю, коллеги из Заксобрания нас поддержат. А есть федеральные проблемы, и здесь мы тоже должны быть услышаны. Программа РЗТ очень хорошая, просто она нуждается в перезапуске», — уверен председатель комиссии по городскому хозяйству Совета депутатов Новосибирска Игорь Кудин.

Михаил Кичанов

экономика региона

Рынок ОСАГО не хочет меняться

Месяц назад на рынке автострахования изменились правила игры — вместо страховой выплаты по ОСАГО автовладельцы будут получать гарантию на ремонт транспортного средства. Несмотря на принятые меры, главные игроки рынка страхования и юристы не видят радужных перспектив — размер убытков продолжит расти, а ОСАГО как вид страхования изживает себя, думают они.

— страхование —

Кот в мешке

Закон «О внесении изменений в Федеральный закон „Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств“» вступил в силу 28 апреля. Изменения заставят страхователя более осознанно относиться к выбору страховой компании, а страховщика — бороться за своего клиента, уверенны в департаменте страхового рынка Центрального банка РФ. «Сейчас осталось около 60 компаний в России, занимающихся ОСАГО, раньше было 180. Механизм денежных выплат проработал 14 лет, но теперь, помимо денежной выплаты, появляется еще новый набор возможностей для страховщиков — вместе с автосервисом оказывать потребителю услугу в форме ремонта», — комментирует директор департамента Игорь Жук.

Согласно новому законодательству, в ряде случаев автовладелец будет получать от страховой компании отремонтированный автомобиль вместо возмещения деньгами. При продаже полиса ОСАГО или при принятии заявления от клиента на страховое возмещение страховщик предложит список станций технического обслуживания (СТО), с которыми у него заключены договоры. Помимо прочего, в законе прописаны требования к таким станциям и к восстановительному ремонту в целом, которые страховщик должен соблюсти: расстояние до СТО либо от места ДТП, либо от места жительства автовладельца должно составлять до 50 км, а ремонт автомобиля должен занять не более 30 дней, за каждый день просрочки со страховой компании будет взиматься штраф в размере 0,5% от суммы возмещения. По мнению президента Российского союза автостраховщиков Игоря Юргенса, «такая процедура уже давно действует и успешно себя зарекомендовала в КАСКО, когда автовладелец полностью избавлен от хлопот получения денег и поиска станции, где ему отремонтируют автомобиль», а денежная компенсация будет выплачиваться исключительно в случае невозможности соблюдения новых условий.

Целью таких нововведений эксперты называют борьбу с мошенничеством и недобросовестными автоюрисстами. «Идея документа родилась как возможность противодействия мошенничеству, которое приняло уже гипертрофированные формы», — поясняет президент РСА. — Предполагалось, что мошенники, которые заинтересованы в наличных деньгах, автоматически будут исключены из взаимодействия страховщика и потребителя услуги ОСАГО, так как возмещение должно производиться в натуральной форме — ремонтом. Однако в ходе работы над документом в нем появились дополнительные требования по критериям доступности СТО, по гарантийным срокам, по использованию новых деталей, что потенциально сужает использование восстановительного ремонта, соответственно, сохраняет наличность при возмещении в ОСАГО. Поэтому риски мошенничества сохраняются», — заключает Игорь Юргенс.

По словам руководителя новосибирского регионального представительства Федерации автовладельцев России Вячеслава Ар-



По новому закону автовладелец будет получать от страховой компании отремонтированный автомобиль вместо возмещения деньгами

шукова, избежать судебных споров, в которых автоюриссты «раздевают» страховые компании, не удастся: «Если пострадавший останется не удовлетворен качеством ремонта или сроками, все вновь вернется к отработанной модели. По задумке, эта инициатива была направлена на борьбу с юристами, но как раз последние пострадали от этого меньше всего, в сравнении со страховыми компаниями, автовладельцами и СТО». По его оценке, больше всего изменения осложнят жизнь именно автовладельцев, которых лишили выбора не только между компенсацией и ликвидацией повреждений, но и ограничили список СТО. «Выбирая СТО из утвержденного перечня, водитель будет упускать kota в мешке, что повышает риски недоверия и вероятности судебных споров», — считает господин Аршуков.

Юрист, эксперт по страховым спорам Михаил Шабанов придерживается позиции, что введенный закон будет дорабатываться: «Сейчас в новом законодательстве осталось много пробелов и вопросов, которые будут ликвидироваться со временем. Например, то, что касается натуральной формы возмещения — сейчас страховщики на скорую руку заключили договоры с несколькими станциями, но потянут ли эти станции возросшие объемы? Будет ли у них достаточно времени и не пострадает ли от этого качество ремонта? Юристы, специализирующиеся на делах со страховыми компаниями, ждут увеличения потока клиентов именно по причине недовольства качеством выполненных работ. Кроме того, законом предусмотрена установка новых запасных частей, но остается вопрос — это оригинальные запчасти или дубликаты? Учитывая, что за Уралом и, в частности, в Новосибирской области, много праворульных автомобилей, возраст которых превышает 10–12 лет, вопрос с натуральной формой возмещения стоит достаточно остро. Законодатель оставил небольшую лазейку для автовладельцев, чтобы можно было сделать выбор в пользу возмещения деньгами, но тут тоже есть подводный камень: потерпевший, обращаясь в страховую компанию, может не определиться с размером материального ущерба, а страховщик, пользуясь ситуацией, предложит ту сумму, которая покажется достаточной толь-

ко на первый взгляд, а в результате возникнут дополнительные затраты на ремонт», — комментирует юрист.

Тренд на негатив

По мнению крупнейших игроков рынка, убыточность страхования ОСАГО можно назвать одним из главных трендов 2016 года. «Комбинированный коэффициент и коэффициент выплат несколько последних кварталов стремительно двигались вверх, ОСАГО становится все менее выгодным. Банк России ведет мониторинг убыточности и количества жалоб — есть проблемные регионы с убыточностью 200–300%, где страховые компании всячески избегают продаж полисов, но есть и регионы с убыточностью 30–40%, — приводит статистику Игорь Жук. — Показатели растут из-за того, что появилась финансовая прослойка между потребителем и страховой компанией».

По мнению директора по региональной сети «Либерти страхования» Олега Шахова, принятые меры и централизованное ценообразование не решают проблемы с доступностью ОСАГО и не способствуют здоровой конкуренции на рынке. «На наш взгляд, оздоровлению сегмента ОСАГО, который испытывает давление из-за высокой убыточности, способствовало бы свободное рыночное ценообразование. При этом для 40% страхователей — дисциплинированных и аккуратных водителей — цена полиса станет даже ниже, чем сейчас. Еще для 40% останется примерно такой же и только для 20% недисциплинированных или неумелых водителей подорожает, и это будет справедливо», — комментирует господин Шахов.

«Контролировать ситуацию невозможно: тарифы установлены Банком России, страховая премия рассчитывается в соответствии с коэффициентами, утвержденными правительством РФ. Что касается выплат, то они рассчитываются в соответствии с едиными справочниками и единой методикой. Если темп роста страховых выплат будет опережать рост страховых премий, это приведет к тому, что для небольших и даже средних компаний ОСАГО как вид перестанет быть интересно, — считает директор ПАО СК «Росгосстрах» в Новосибирской области Артем Сыгчев. — Выплаты в Новосибирской области растут так же, как и по всей стране. В прошлом году общие выплаты по страховкам в Новосибирской области составили 1,49 млрд руб., и основная доля — 75,7% — пришла в ОСАГО».

Тенденция сохраняется и в 2017 году — по данным РСА, средняя выплата в ОСАГО в январе-марте 2017 года выросла на 21%, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, и составила 72,6 тыс. руб., а средняя премия сократилась на 1%, до 6 тыс. руб. При этом, по статистике организации, высокая убыточность также обусловлена деятельностью мошенников, которые добиваются незаконно высоких выплат через суд, их доля — 25% от общего числа выплат.

«Во многом это связано с повышением лимитов ОСАГО в 2014 году, деятельностью мошенников и сложной ситуацией с ОСАГО в „токсичных регионах“, где убыточность колеблется на уровне 200%. Следует также помнить, что положительный эффект от повышения тарифов в 2015 году уже исчерпал себя, а введение „е-ОСАГО“ хоть и повысило доступность полисов в проблемных регионах, но кардинально ситуацию не изменило. Рынок нуждается в постепенной либерализации тарифов, иначе рост убыточности приведет к уходу из данного сегмента даже крупных игроков страхового рынка», — уверен руководитель дирекции розничного бизнеса СЦАО «Ингосстрах» Виталий Княгиничев. По его данным, в 2016 году объем страховых взносов по ОСАГО вырос на 7,2%, выплаты увеличились на 40%, а в будущем по договорам, заключенным в 2016 году, страховщики получат убыток в размере 3,6 млрд руб. «Даже на примере нашей компании мы можем говорить о сложной ситуации на рынке — „Ингосстрах“ был одной из самых быстрорастущих компаний в сегменте ОСАГО, мы заняли третье место по величине сборов в России и увеличили долю рынка на 12%. Однако вместе с этим мы получили убытки в 2,7 млрд руб.», — признает топ-менеджер и добавляет, что Новосибирская область — не самый худший, но и не самый лучший регион с этой точки зрения. «Фактически, мы сколько собираем премий, столько и выплачиваем убытков. Необходим пересмотр региональных коэффициентов либо расширение тарифного коридора», — убежден господин Княгиничев.

Позицию коллег поддерживает и глава Сибирской региональной дирекции, заместитель генерального директора ГСК «Югория» Сергей Поливанов: «Рентабельность данного вида стремится к отрицательным значениям на фоне инфляции, расцвета „автотуризма“, мошенничества, законодательных новшеств и увеличения объема ответственности страховщика. Нужно понимать,

что ОСАГО в России является отчасти „социальным“ проектом, и его рентабельность всегда и во все времена будет приближаться к нулю. Мы видим своей задачей максимально быстро адаптироваться к изменениям, продолжать формировать базу постоянных клиентов, использовать ОСАГО как драйвер роста „универсальной“ агентской сети и серьезно контролировать расходы». Такой подход, по словам господина Поливанова, позволит компании «удержать баланс по рентабельности»: «Нововведения по ОСАГО последнего времени — это еще один тест для страховых компаний на профессионализм, ответственность и умение адаптироваться к новым требованиям рынка».

Ускользающая цель

По мнению экспертов, в сфере обязательного автострахования ответственности нежелательные тенденции, которые могут привести к серьезным последствиям для всего страхового рынка России, сохраняются и даже нарастают. От 10 до 15% российских автовладельцев — около 4–5 млн человек — ездят без полисов ОСАГО из-за того, что этот вид страхования — один из самых сильных источников негатива в общественном мнении по отношению ко всей отрасли страхования в стране.

В действующих условиях недооцененности тарифа по ОСАГО страховой рынок старается минимизировать количество жалоб. РСА-агент, КБМ+, Система замещения — это только малая часть мер, принятых страховым сообществом для уменьшения негативного отношения клиентов к ОСАГО, но пока этого явно недостаточно, уверены эксперты. «В России страховой бизнес похож на преследование ускользающей цели: только ты ее достиг — например, ушел из убыточного региона, как придумали систему „Единый агент“, значит, снова нужно искать выход. Затем ввели электронное ОСАГО, теперь вот урегулирование на СТО без износа — это очередное ухудшение ситуации для страховщиков, к которому надо как-то адаптироваться. Не все компании успевают преследовать ускользающую цель, некоторые сдают лицензии: просто не могут себе позволить играть в эту бесконечную игру. Пока есть крупные компании, которые absorbируют убытки, игра имеет смысл. Вот „Росгосстрах“ несет фантастические убытки в последние годы, он в этой погоне пострадал, за счет этого остальные выжили. „Уралсиб“ с рынка ушел, кто станет следующим проигравшим?», — комментирует представитель компании «Югория».

Игроки рынка готовы прощаться с коллегам, ведь уже по итогам первых месяцев текущего года выплаты по ОСАГО впервые превысили сборы — показатели убыточности ОСАГО в 2017 году медленно, но верно растут во всех компаниях.

«Даже при условии успешной борьбы с мошенниками и снижении судебных и накладных расходов, мы ожидаем, что убыточность повысится за счет увеличения расходов на возмещение ущерба. Рынок моторного страхования не покажет существенную положительную динамику в этом году: рост убыточности в ОСАГО, усиление конкуренции между игроками при последовательной зачистке рынка регулятором, а также сложная ситуация в КАСКО, связанная с замедлением продаж новых автомобилей, будут негативно влиять на развитие рынка», — комментирует Виталий Княгиничев. Его поддерживает и официальный представитель компании «АльфаСтрахование» Юрий Нехайчук, по мнению которого рост убыточности приведет к уходу игроков с рынка ОСАГО. «Контролировать показатель убыточности можно через свободное тарифообразование, но это пока недоступно для рынка в силу регуляторных запретов. Местный рынок в Сибири растет не так бурно и не теми темпами, как в столичном регионе или на Северо-Западе. И, к сожалению, бурного развития рынка в этом году предположить и ожидать уже сложно. Ситуация, скорее, будет стагнировать, и расти рынок станет лишь в отдельных сегментах бизнеса, как страховые ответственности среднего и малого бизнеса, страхования жилья, жизни и здоровья граждан», — считает господин Нехайчук.

Татьяна Елистратова

Склад стабильности

— логистика —

С9

«Несмотря на то, что стоимость такого хранения выше, это позволяет сократить клиентам совокупные транспортно-логистические затраты, избавиться от нехозяйственных им функций», — подчеркивает господин Максимов.

«Как правило, объекты класса А строятся уже под конкретного арендатора. Мы видим активность со стороны основных игроков — „Магнита“, Х5, Росагромаркета, Почты России и других», — указывает Руслан Сатышев. В начале марта стало известно о том, что казахстанская компания ТОО «Волвер кампани», собственник складского комплекса «Сибирский», намерена к 2018 году ввести в эксплуатацию новый корпус площадью 70 тыс. кв. м. Инвестпроект предусматривает строительство еще одного корпуса площадью 115 тыс. кв. м к 2021 году. Вложения в строительство этих корпусов оцениваются компанией в 2,5

млрд руб. Долгосрочный же проект «Волвер кампани» предусматривает строительство в 2026 году еще двух корпусов (общей площадью 320 тыс. кв. м) с объемом инвестиций в 6,8 млрд руб.

Формат меняется

Эксперты и участники рынка складской недвижимости прогнозируют дальнейший рост стоимости предложения. При том, что за четыре месяца текущего года склады подорожали в среднем на 7–8%, Георгий Кузнецов прогнозирует увеличение их стоимости до конца года еще на 3–5%. «В перспективе пяти лет динамику новосибирского рынка складской недвижимости будут определять три фактора: рост потребительского рынка на фоне стабилизации общей ситуации в стране, дефицит качественных площадей для аренды в классах А и В и развитие складского рынка в формате Built-to-Suite, который приобретает все большую популярность среди крупных компаний (раз-

мер требуемых складских площадей от 10 до 50 тыс. кв. м)», — перечисляет господин Кузнецов. По его мнению, развитие рынка будет происходить «на фоне высокой скорости роста сегмента мультимодальных перевозок», что будет провоцировать игроков к созданию новых и укрупнению текущих транспортных хабов и логопарков.

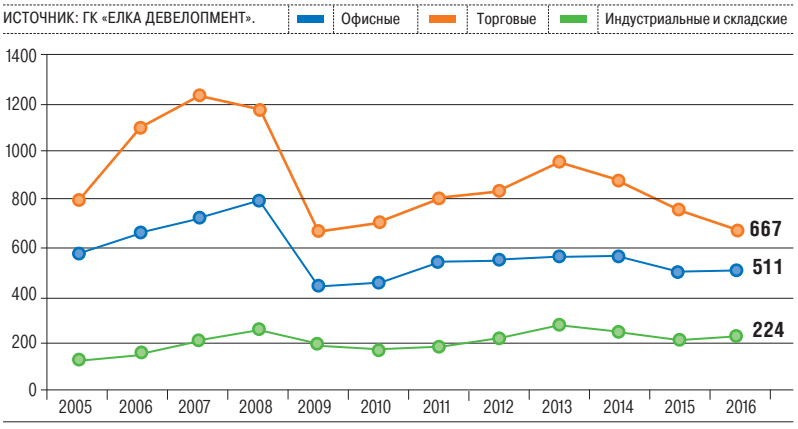
Также Георгий Кузнецов указывает на появление на рынке сегмента Light Industrial — объектов складского и производственного назначения с отдельными блоками размером от 500 до 2500 кв. м. «Предварительная оценка спроса на Light Industrial по Новосибирской области в перспективе пяти лет составляет от 120 до 200 тыс. кв. м. Также стоит учитывать, что складские площади требуются таким секторам, как 3PL, фулфилмент-центрам, e-commerce», — подытоживает он. Средний ежегодный рост потребностей рынка качественных складских площадей он оценивает в 25–30 тыс. кв. м.

«В перспективе пяти лет Новосибирск сохранит и упрочит функции крупнейшего транспортно-логистического узла Сибири, а значит, здесь по-прежнему будут концентрироваться основные складские мощности. Будет расти потребность в создании новых складов и термина-

лов, в развитии всей логистической инфраструктуры в целом», — считает Сергей Максимов. — Мы видим, что заполняемость складов становится высокой, значит через некоторое время опять возникнет дефицит предложений в А и В классах».

Михаил Кичанов

ДИНАМИКА СРЕДНЕВЗВЕШЕННЫХ ЦЕН АРЕНДЫ КОММЕРЧЕСКОЙ НЕДВИЖИМОСТИ В НОВОСИБИРСКЕ (РУБ./КВ. М)



Топ-15 действующих складских комплексов на территории Новосибирской агломерации			
№	Наименование	Класс объекта	Площадь, кв. м.
1	Raven Russia (Логопарк «Обь»)	A	120 361
2	СК Сибирский (бывшая «Евразия»)	A-	96 000
3	ПНК Групп (ПНК-Толмачево)	A	90 000
4	Машкомплект	A, B	50 000
5	Сибирский грузовой терминал	A, B+	46 762
6	ООО «Желдорэкспедия – Н»	B+	22 800
7	Ителла (раньше логопарк «Сибирь»)	A	20 000
8	Евросиб	A, B	20 000
9	ВК Групп	A, B	20 000
10	ООО «Дельта»	B-	17 000
11	ЕТМ	A, B	16 000
12	ООО «Логотек»	B, C	16 000
13	СПС («Пеликан Групп»)	A	13 223
14	БФ Инвест	B+	12 000
15	Росспотдротгор	B-	12 000
Источник: ГК «Елка девелопмент»			

Источник: ГК «Елка девелопмент»