

В Новосибирске в 2019 году выросло количество рейсов, субсидируемых по госпрограмме. Сейчас перечень финансируемых направлений состоит из 19 городов. Выполнение субсидируемых рейсов из хабового аэропорта обеспечивает повышение эффективности в сравнении с другими «нехабовыми» аэропортами Сибири. Между тем эксперты заявляют, что конкурентоспособность дотационных авиаперевозок зависит от направления и в ряде случаев финансирование из-за отсутствия достаточного спроса не позволяет окупить такие рейсы.

Под крылом субсидий

— инфраструктура —

Не приносящие дохода регионы

Убыточность региональных авиаперевозок — одна из главных проблем авиационной отрасли, считают эксперты. При меньшей стоимости билетов и высокой цене на авиатопливо в регионах, высоких фиксированных затратах на зарплату и лизинг авиатехники авиаперевозчикам гораздо выгоднее летать в Москву, но при этом иметь гарантированную заполняемость рейсов, полагает аналитик онлайн-тревел-агентства «Купибилет» Андрей Лукашевич. По словам собеседника, нерентабельность региональных перевозок, помимо экономических причин, обусловлена и социальными факторами. Это, например, низкая мобильность населения и привычка путешествовать другими видами транспорта: автомобилем и по железной дороге. «Кроме этого, негативное влияние оказывает отсутствие удобных городских аэропортов: к примеру, после закрытия в Новосибирске Северного (бывший аэропорт в Засельцовском районе Новосибирска, ранее обслуживавший региональные и местные воздушные линии. С февраля 2011 года аэропорт закрыт, предполагается, что его территория будет застроена жилыми домами и офисными зданиями), нужно вылетать из Толмачево, в который, чтобы попасть из центра Новосибирска, необходимо выезжать примерно за три часа до вылета, чтобы не опоздать на рейс. За такое же время по трассе на автомобиле можно проехать порядка 200–300 км. Получается, что в соседние города в радиусе около 500 км добраться автомобилем не только дешевле, но и зачастую быстрее, чем самолетом, как это ни парадоксально», — говорит эксперт.

По мнению представителей аэропорта Толмачево, серьезную конкуренцию регулярным рейсам из Новосибирска протяженностью до 500 км составляет РЖД. По этим направлениям пассажиры зачастую предпочитают самолетам железнодорожный транспорт.

Оценивая всю отрасль внутренних авиаперевозок, главный аналитик Промсвязьбанка Игорь Нуждин также признал, что региональные авиаперевозки остаются убыточными. «Операционная рентабельность внутренних авиаперевозок последние пять-шесть лет была отрицательной, особенно сложной была ситуация в 2018 году, когда авиаперевозчики не смогли переложить рост издержек (в первую очередь из-за увеличения цен на топливо) на потребителя, то есть пропорционально повысить цены на билеты», — отмечает собеседник.



Государство помогает Между тем развитие межрегиональных авиаперевозок сегодня является приоритетной задачей авиационной отрасли России. Один из способов повышения рентабельности таких направлений — госпрограммы субсидирования. В Новосибирске сейчас действуют две соответствующие программы. Первая — это государственное субсидирование межрегиональных перевозок. В данном случае авиакомпания может получить поддержку со стороны федерации по программе

№ 1242 и со стороны бюджета региона. Субсидии выдаются при условии софинансирования: по 30% оплачивают регионы, в которые осуществляются рейсы, еще 40% — Минфин РФ. Общая сумма субсидий покрывает около половины расходов на перевозку и позволяет обеспечить доступный тариф для населения, снизив цену на билеты. По данным министерства транспорта региона, Новосибирская область в 2019 году выделяет из регионального бюджета 87,5 млн руб. на эти цели.

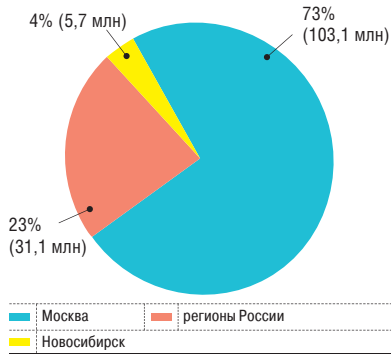
Операционная рентабельность внутренних авиаперевозок последние пять-шесть лет была отрицательной, особенно сложной была ситуация в 2018 году

Вторая программа — инициатива аэропорта Толмачево, который с целью развития внутренних маршрутов поощряет авиаперевозчиков скидками, а также понижающим коэффициентом и специальными низкими ценами при обслуживании пассажирских воздушных судов в аэропорту Новосибирска.

В 2019 году программа государственной поддержки региональных авиаперевозок из Толмачево включает 19 направлений: Белоярский, Горно-Алтайск, Ноябрьск, Томск, Каргасок, Северо-Енисейск,

СТРУКТУРА ВНУТРЕННИХ АВИАПЕРЕВОЗОК В РФ В 2018 ГОДУ, МЛН ПАССАЖИРОВ

ИСТОЧНИК: ПРЕСС-СЛУЖБА АО «АЭРОПОРТ ТОЛМАЧЕВО»



Тяга к комфорту

— тенденции —

Крупные компании, долгие годы занимавшиеся строительством недорогого жилья, покидают рейтинги ведущих компаний Новосибирска, ранжированных по количеству проданных квартир. Эксперты рынка недвижимости отмечают растущий интерес покупателей к жилью комфорт-класса, заявляя при этом, что о финале популярности бюджетного жилья на рынке новостроек в регионе говорить пока рано. Изменения в законе об участии в долевом строительстве, снижение реальных доходов россиян, неясные перспективы курса рубля, новых налогов, доходов будущих периодов могут вновь сделать главным критерием при покупке низкую стоимость жилья.

В очереди на выбывание

Первые признаки сокращения объемов ввода жилья эконом-класса в Новосибирской области были обозначены рейтингом региональных застройщиков по итогам 2017 года — из топ-10 строительных компаний стали исчезать предприятия, до недавних пор занимавшиеся комплексным освоением тер-

риторий и застраивавшие городские окраины недорогим жильем.

Такая же тенденция прослеживается и в рейтинге по итогам 2018 года. Так, по данным департамента строительства и архитектуры мэрии, в топ-10 ведущих строительных организаций этого года вошли: СК «Вира-Строй», директор Михаил Постников (73,2 тыс. кв. м); СП «Сибкадемстрой», исполнительный директор Михаил Ансимов (68,9 тыс. кв. м); ХК «ГК „Стрижи“, „Квартал“, „Эко-строй“», директор Игорь Белокобыльский (63,9 тыс. кв. м); ГК «Первый строительный фонд» (МЖК «Энергетику», «Иנסкие зори», «Прогресс»), генеральный директор Майис Мамедов (53 тыс. кв. м); ГК Владислава Крючкова («Гринарт», «Паркхаус», «Парк-Холл», ООО «Сибак», 52,9 тыс. кв. м); «ДСК КПД-Газстрой», генеральный директор Михаил Шатков (40,5 тыс. кв. м); «Союз-Инвест», директор Сергей Отмашкин (38,3 тыс. кв. м); ГК «Метаприбор» («Аква сити», «АКД-Мета»), генеральный директор Владимир Мартыненко (29,3 тыс. кв. м); «Академинвест», директор Анатолий Павлов (28,7 тыс. кв. м); «Академедстрой», директор Александр Корсаков (25,5 тыс. кв. м).

В рейтинге нет ПСК «Сибирь», «Энергомонтажа», ГК «Дискус», «КПД-Газстрой» —

компаний, ранее лидировавших на строительном рынке Новосибирска и долгие годы занимавшихся строительством крупных жилмассивов и квартир, которые были доступны большинству населения. Из рейтингов также исчез еще один крупный застройщик — «Краснообск. Монтажспецстрой» — последний раз компания входила в топ-10 по итогам 2015 года.

Таким образом, в рейтинге лидируют компании, сумевшие верно оценить тенденции рынка — спрос на квартиры в компактных жилых комплексах повышенной комфортности вблизи имеющейся развитой инфраструктуры рядом с ключевыми магистралями города либо точечные объекты внутрижилых комплексов неподалеку от линии метро и транспортных развязок.

Комфорт-класс: интерес растет Эксперты единодушно во мнении, что сейчас все отчетливее видны новые предпочтения жителей Новосибирска при выборе недвижимости в новостройках — повышается спрос на жилье комфорт-класса.

«Рынок жилой недвижимости Новосибирска в целом отражает тенденции, происходящие в большинстве городов и регионов страны, — смещение приоритетов из

эконом в сегмент комфорт-класса, — рассказывает аналитик ГК «Финам» Алексей Корнев. — По мере ускоренного ввода жилья и рекордных темпов выдачи ипотеки спрос на жилье постепенно удовлетворяется. Если ранее предметом мечтаний была „хоть какая-нибудь“ квартира, то сейчас, по мере заполнения рынка хорошими предложениями, все большее число россиян предпочитают купить недвижимость классом выше. Пусть даже для этого придется дольше выплачивать кредит — покупатели понимают, что это приобретение на всю последующую жизнь, они готовы мириться с более высокими ценами в этом сегменте».

По мнению руководителя отдела новостроек агентства недвижимости «Жилфонд» Григория Яковсона, можно считать, что на смену эконом-классу приходит комфорт-класс по причине увеличения цен на строительные материалы, можно считать, что на смену эконом-классу приходит комфорт-класс по причине увеличения цен на строительные материалы и заканчивая обязательным банковским финансированием, что не изменило отразилось на стоимости жилья, — поясняет господин Яковсон. — И чтобы оправдать рост цен, застройщик стал больше вкладывать в качество и идеологию строительства, тем самым реализуя новые проекты новостроек комфорт-класса.

Алексей Корнев считает, что покупка квартир комфорт-класса стала обыденным явлением. «Большинство крупных застройщиков учитывают этот фактор, закладывая в проекты значительную долю квартир именно этого уровня, и для их быстрой реализации нужен административный ресурс.

Между тем, по мнению экспертов отрасли, практика субсидирования будет расширяться и дальше. Это не только поможет развитию региональных авиаперевозок, но и станет потенциальным каналом увеличения продаж отечественных самолетов, которые впоследствии поставят на растущие межрегиональные рейсы.

Лолита Белова

экономика региона

Планы на бизнес

Подготовка специалистов в Сибири исторически на- ходится на высоком уров- не, поэтому на территории региона создается много наукоемких и инновацион- ных проектов. Наиболее востребованы сегодня стартапы в сферах биотех- нологий, нейросетей, ис- кусственного интеллекта, логистики и медицинских технологий. Однако дале- ко не каждая бизнес-идея может благополучно прой- ти путь от стартапа до ста- бильно работающего биз- неса. Основными причина- ми неудач эксперты назы- вают узкую направлен- ность проектов, неумение вписать разработку в ры- нок и грамотно предста- вить инвесторам бизнес- план.

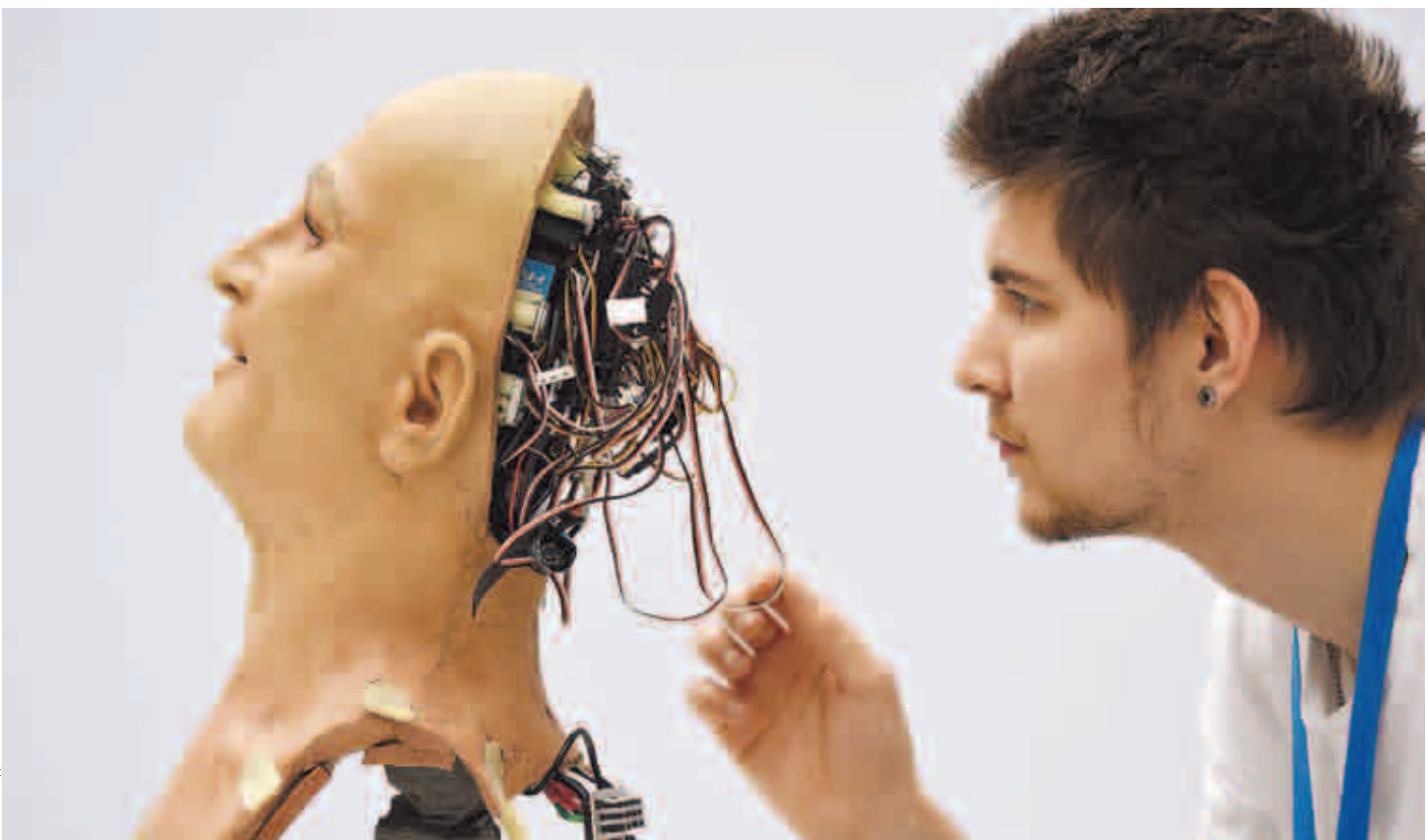
— технологии —

Самые живучие

Управляющий партнер O2Consulting Ольга Сорокина говорит, что в Сибири истори- чески сосредоточено много университетов и научных центров, которые готовят каче- ственных инженеров, программистов, фи- зиков и биологов. Это влияет на направлен- ность стартапов: активно развиваются имен- но те продукты, в основе которых лежат на- учные разработки. «В Сибири, как и во всем мире, активно набирают обороты проекты, связанные с AI (искусственный интеллект), нейросетями, VR/AR (виртуальная реаль- ность), финансовыми технологиями, био- технологиями, экологические проекты и т.д.», — приводит примеры спикер.

По мнению младшего аналитика ИК «Фри- дом Финанс» Александры Овчинниковой, од- ним из популярных направлений при соз- дании стартапов являются новые техноло- гии в области медицины, поскольку Новоси- бирск признан городом медицинской науки и в перспективе может стать центром по ока- занию инновационных медицинских услуг в Сибири. «Например, АФК „Система“ выра- зила намерение создать здесь инновацион- ную медицинскую лабораторию, в то время как крупная сеть клиник „Медси“ расширяет присутствие в регионе. Также не исключено развитие телемедицины», — говорит эксперт.

Среди примеров наиболее успешных си- бирских стартапов — компания Ipatm. Она создает тепличные комплексы и фермы, по- зволяющие выращивать растения без сол- нечного света. В современном мире с актив- ной урбанизацией, экологическими про- блемами, меняющимися климатическими условиями такой продукт, по мнению созда-



В Сибири активно набирают обороты проекты, связанные с искусственным интеллектом, нейросетями, виртуальной реальностью, финансовыми технологиями, биотехнологиями, а также экологией

телей, будет востребован и прежде всего — именно на зарубежных рынках, где хотя и имеется множество аналогов, действительно качественных и конкурентоспособных проектов единицы.

Есть еще один интересный сибирский проект — iVoice, разработанный с примене- нием искусственного интеллекта и позволя- ющий автоматизировать массовые комму- никации и внедрить голосового ассистен- та, заменяющего целый call-центр. Он полу- чил распространение не только в Сибири, но и в других регионах России. «Но развития на международные рынки пока не происхо- дит, так как данная среда высококонкурент- на», — говорит Ольга Сорокина.

По ее словам, самая высокая окупаемость сегодня у проектов, которые способны при- носить доход на начальных этапах развития и не предполагают длительных сроков на разработку и тестирование. Чаще всего это проекты в сфере интернета вещей (IoT), AI, VR/AR и им подобные. «Проекты IoT широ- ко используются в производстве, AI-проекты применяются в ритейле, рекламе, сфере об- разования, сфере услуг. Финансовые органи- зации, производственные корпорации ак- тивно инвестируют в AI-решения, обеспечи- вая быструю окупаемость и интенсивное раз- витие таких проектов», — пояснила эксперт.

Выбрались за границу

Как заметила Александра Овчинникова, особенность сибирских стартапов заклю- чается в том, что они делают акцент на ло- кальном рынке, однако сегодня ни один проект не способен развиваться без вовлече- ния в глобальную инновационную экосис- тему. «Данным проектам необходимо уча- ствовать в акселерационных программах, так как это позволит им получить не толь- ко первоначальные вложения, но и приоб-

рести крупных партнеров и инвесторов», — добавила она.

Сегодня при разработке бизнес-плана не- обходимо рассчитывать масштабируемость реализации проекта, в том числе за рубе- жом, считает и Александр Зырянов. Круп- ные инвесторы, которые готовы вкладыв- аться в инновации, нацелены на поиск та- ких инициатив. Так, инвестфонд RTP Global вложил \$2 млн в разработку новосибирских специалистов — платформу автоматизации колл-центров при помощи искусственного интеллекта (голосовой робот Dasha.AI). Сей- час многие компании как в России, так и за рубежом испытывают потребность в опти- мизации затрат на службы поддержки, а но- восибирцы разработали улучшенное пред- ложение для рынка голосовых ассистентов.

«Экспансия проектов сибирского регио- на на международные рынки происходит не так стремительно, как хотелось бы, но тем не менее в нашей практике уже были ме- ждународные сделки с проектами из Си- бири», — рассказывает также госпожа Сороки- на. — Например, с проектом IFARM Project мы впервые столкнулись на Сибирской вен- чурной ярмарке в августе 2018 года, а в кон- це года уже сопровождали сделку по инве- стированию в проект со стороны иностран- ного венчурного фонда».

В исключительных случаях стартап соз- дает не только продукт, но и сам рынок, как видно на примере новосибирского произ- водителя графеновых нанотрубок OCSiAl. На сегодня, по оценкам экспертов, компа- ния производит до 86% мирового объема на- нотрубок, ее стоимость составляет \$1 млрд. «Но надо понимать, что в этом „единороге“ сосредоточена наука мирового уровня, биз- нес-опыт, российские и международные инве- стиции. Исключения на то и исключения, в абсолютном же большинстве случаев раз- работка должна быть вписана в существую- щие рынки», — говорит господин Зырянов.

Меры поддержки

У сибирских стартапов сегодня много воз- можности найти партнеров как на рос-

сийском рынке, так и за рубежом. Если го- ворить об инфраструктуре для развития ин- новаций в Новосибирской области, то это технопарки, кластеры, бизнес-инкубаторы, центры коллективного пользования или ко- воркинг-центры, инжиниринговые центры, фонды при региональных минпромторге, минобразования, миннауки и инновацион- ной политики, которые оказывают поддерж- ку в том числе и новым проектам. Кроме то- го, крупные корпорации, такие как Росатом, Роснано, РЖД, Сбербанк и другие, организу- ют акселерационные программы, где стар- тапы получают экспертную поддержку и мо- гут качественно подготовить инвестицион- ный проект.

По словам руководителя HRTech- направления компании TalentTech Дми- трия Пучкова, если стартап находится на на- чальном пути развития, ему лучше обратит- ся в инкубатор, где помогут с проверкой ги- потезы, выбором главной стратегии разви- тия, дадут финансовую и юридическую кон- сультацию. Акселераторы же подойдут для тех, кто уже создал проект и хочет макси- мально развить его потенциал. По данным Ассоциации акселераторов и бизнес-инку- баторов России, на 2018 год в стране функ- ционировало 103 акселератора, самые из- вестные из которых — ФРИИ, 500 Startups, Global Venture Alliance и акселератор Сбер- банка. «Приятно видеть, что к отрасли под- ключаются российские и международные компании, причем есть интересные вариан- ты для профильных промышленных стар- тапов. К примеру, IKEA запускала два аксе- лератора в России для поиска стартапов по развитию торговых центров, „Северсталь“ и Global Venture Alliance развивают пер- вый промышленный акселератор для ме- таллургической отрасли, а „Газпром нефть“ запустила акселератор для проектов в обла- сти транспорта и логистики», — прокоммен- тировал господин Пучков. — Акселераторов становится больше, но в них чаще помога- ют экспертизой и в выстраивании продаж и развивают определенные навыки. К сожа- лению, с ангельским финансированием (во-

жениями частных инвесторов — бизнес-ан- гелов) в России пока тяжело, особенно в по- следнее время».

Тем не менее есть возможность получить финансовую помощь. В числе таких мер под- держки стартапов Александр Зырянов назы- вает гранты, кредитование на льготных ус- ловиях, льготное налогообложение (такими преференциями пользуются компании-ре- зиденты кластера «Сколково»), вклад в устав- ный капитал. Это также могут быть средства институтов развития, частных венчурных фондов, корпоративных инвесторов, биз- нес-ангелов или инвестиционных групп. «Крупнейший венчурный фонд России — Российская венчурная компания, с ее уча- стием создано 26 фондов. Также есть Фонд со- действия инновациям, в 2018 году более 40 новосибирских компаний получили финан- сирование фонда», — рассказывает собесед- ник. — Количество венчурных фондов, инве- стирующих в российские проекты, увеличи- вается: в 2017 году их было 55, в 2018 году — уже 95. Заметно растет роль корпоративного венчурного инвестирования: по некоторым оценкам, его доля составляет до 40% от обще- го объема венчурных инвестиций».

Вызовы и задачи

Инициаторы стартап-проектов — професси- оналы своей отрасли, но не всегда отчетли- во понимают перспективы продукта на рын- ке, а это ключевой вопрос для развития. Да- же при хорошей поддержке далеко не каж- дый стартап выстреливает. Согласно Global Startup Ecosystem Report 2019, лишь 1 из 12 новых бизнесов добивается успеха.

Основными причинами слабой выжива- емости стартапов Ольга Сорокина называет недостаточное финансирование проектов на начальном этапе, узкий рынок сбыта про- ектов и ограниченную географическую экс- пансию без учета глобальной востребован- ности продукта, а также недостаточное раз- витие профессиональных и бизнес-компе- тенций. «Есть более мелкие проблемы, которые, тем не менее, также могут оказат- ся критичными для стартапов: отсутствие структуры защиты интеллектуальной соб- ственности, эффективной налоговой моде- ли для бизнеса, мотивационной программы для команды, корпоративной структуры, ко- торая будет привлекательной для инвесто- ра», — добавила она.

Как заметила Александра Овчиннико- ва, проблема стартапов часто заключается и в неправильно выбранной бизнес-моде- ли на начальном этапе разработки. «Немно- гие компании готовы представить инвесто- рам MVP (минимально жизнеспособный продукт), поскольку наиболее распростра- нена практика сначала произвести продукт или технологию, а затем уже искать спрос и потенциальную аудиторию. А для успеш- ности проекта больше подходит метод с точно- стью до наоборот — lean startup, когда стар- тап имеет обратную связь клиента, чтобы в дальнейшем развивать в нужном направле- нии свой продукт», — пояснила она.

Кроме того, проекты, находящиеся в по- исках финансирования, должны говорить с фондами, банками, компаниями на их языке — языке экономических расчетов и цифр, го- ворит Александр Зырянов. «Как показывает опыт, правильная упаковка своего проекта для представления его потенциальным ин- весторам — большая трудность для разрабо- тчиков стартапов», — подводит итог эксперт.

Маргарита Решетинская

Тяга к комфорту

— тенденции —

9 Управляющий партнер агентства недвижимости Ргодом Лариса Ендювичка отмечает, что некоторые застройщики, напри- мер «Вира-Строй», начинают плавно переходить из сегмента экономжи- лья в комфорт-класс: «Это некий про- межуточный сегмент, но он уже пред- полагает монолит с кирпичным за- полнением (а не монолит и панель), внутреннюю отделку лучшего класса, благоустройство дворов». Однако, по мнению Алексея Коренева, говорить о том, что квартиры комфорт-класса перешли в разряд массового жилья, было бы преувеличением — их доля растет, но сказать, что они абсолютно доминируют, пока нельзя.

Классификация жилья: вопрос критериев

Эксперты рынка отмечают, что в Но- восибирске все еще нет устоявшейся общепринятой классификации ново- строек, чем и объясняется появление понятия комфорт-класса — как неко- го промежуточного звена между жи- льем эконом-класса и бизнес-класса.

«Стандарты, конечно, понемногу растут, но проблема в том, что в клас- сификации жилья „Российской гиль- дии риэлтеров“ есть отсекающий при- знак — площадь квартир», — поясняет директор компании RID Analytics Еле- на Ермолаева. — А она как раз во мно- гих проектах небольшая, поскольку спрос тяготеет к квартирам неболь- ших размеров. В итоге даже неплохие по качеству дома все равно формаль- но относятся к эконом-классу».

По мнению Елены Ермолаевой, в Новосибирске нет устоявшейся об- щепринятой классификации ново-

строек, поэтому все, кто пишет про- местный строительный рынок, поль- зуются какими-то своими внутрен- ними понятиями: «Если пользоват- ся классификацией, разработанной RTP, то в последние годы устойчиво преобладает эконом-класс, никакого элитного жилья в Новосибирске нет вообще, а к бизнес-классу можно от- нести всего несколько домов».

Григорий Якобсон считает, что сейчас вряд ли можно говорить о жилье более высокого класса как о массовом явлении — просто теперь в цену квадратного метра включа- ют дополнительные расходы на бла- гоустройство придомовой терри- тории, современные лифты, систе- му охраны и т.д. «Нет такого особог- о понятия, как жилье повышенной комфортности», — говорит Григорий Якобсон. — Комфорт для человека — это удобное расположение дома, хорошая инфраструктура, достаточ- ное количество парковочных мест. А комфорт для застройщика — это оправдание цены. В стоимость ква- дратного метра заложено обеспече- ние комфортных условий для чело- века, живущего в этом доме».

Конкуренция растет

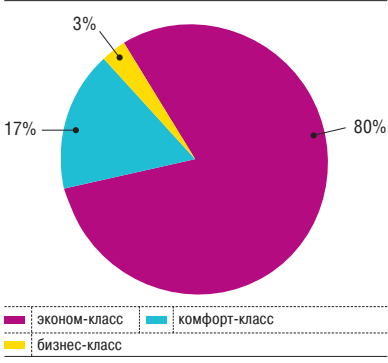
Несмотря на смену лидеров в рей- тинге застройщиков по объему ре- ализowanego и построенного жилья, доля эконом-класса по-прежнему за- нимает весомое место на рынке жи- лых новостроек Новосибирска. По данным независимой исследова- тельской компании RID Analytics (специализируется на рынке недви- жимости и строительства), в апреле 2019 года на рынке новостроек 80% домов относились к эконом-клас- су, около 17% — к комфорт-классу,

и чуть больше 2% — к бизнес-клас- су. «Рынок четко сегментирован: есть проекты в самом низком цено- вом сегменте, где покупатели смо- трят только на цену, остальные пара- метры их не интересуют», — говорит Елена Ермолаева. — Если же гово- рить о более высоких сегментах, то там конкуренция повыше и, соответ- ственно, покупатель более взыска- тельный. Однако самый важный па- раметр недвижимости — это всегда местоположение, и если оно лучше, чем у конкурентов, то это неоспори- мое преимущество. Конечно, среди домов с похожим местоположением идет конкуренция, и это приводит к росту качества продукта, как и вооб- ще всякая конкуренция».

Григорий Якобсон отмечает, что застройщики подтягивают уровень исполнения своих проектов под со- отношение цены и качества, иначе они будут неконкурентоспособны при увеличившейся стоимости ква- дратного метра.

СТРУКТУРА ПРЕДЛОЖЕНИЯ НА РЫНКЕ СТРОЯЩЕГОСЯ ЖИЛЬЯ В НОВОСИБИРСКЕ В АПРЕЛЕ 2019 ГОДА

ИСТОЧНИК: RID ANALYTICS



Тревожные прогнозы

Эксперты не исключают, что поправ- ки к закону о долевом строительстве могут внести существенные коррек- тивы в тенденции строительного рынка.

«Есть опасения, что текущие изме- нения в ФЗ №214 (Закон „Об участии в долевом строительстве многоквартир- ных домов и иных объектов не- движимости“, — „Б“) эти тренды оста- вляют и, возможно, повернут вспять — с рынка уйдет часть игроков, кон- куренция снизится, придут крупные компании, а новостройки станут ти- повыми», — говорит Елена Ермолаева.

По мнению Алексея Коренева, не стоит ожидать, что тренд растущего спроса на жилье комфорт-класса со- хранится в неизменном виде. Эксп- ерт считает, что продолжающееся пять лет снижение реальных дохо- дов россиян, неясные перспективы курса рубля, новых налогов, доходов будущих периодов, заставляя мно- гих быть осторожнее, поэтому нель-

зя исключать, что темпы роста доли жилья комфорт-класса начнут сни- жаться. «Общие объемы покупки жи- лой недвижимости, равно как и вы- дачи ипотеки, с начала года показы- вают отрицательную динамику», — отмечает Алексей Коренев.

Министр строительства Ново- сибирской области Иван Шмидт в числе новых тенденций строитель- ного рынка назвал замедление тем- пов строительства по причине изме- нений в законодательстве РФ о до- левом строительстве и перехода с 1 июля 2019 года на систему проек- тного финансирования с целью защи- тить дольщиков от недобросовес- тных застройщиков. По данным реги- онального министра, в апреле теку- щего года было введено в строй 250 тыс. кв. м жилья — это только 75% от уровня застройщик в аналогичный пе- риод прошлого года.

Однако министр уверен, что ситу- ация изменится к концу года: «Спад по вводу в строй многоэтажного жи-

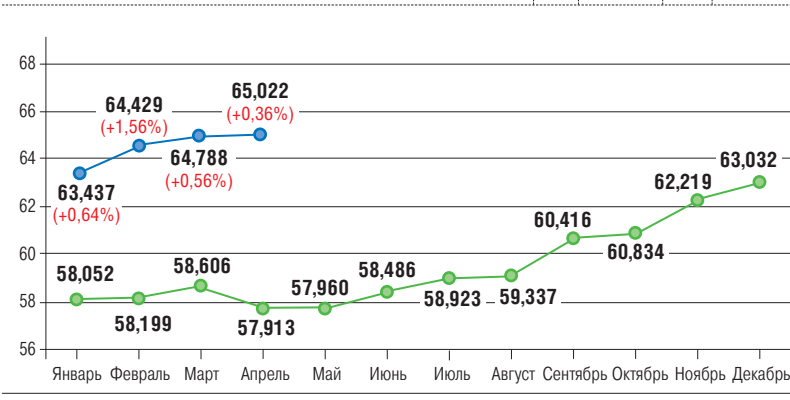
лья связан с введением поправок к строительному законодательству, до конца года рынок будет перестраи- ваться, а потом мы выйдем на плано- вые показатели».

Еще один фактор, влияющий на рыночные тенденции, — рост цен на жилье в новостройках. Так, по дан- ным RID Analytics, средняя удельная цена квадратного метра на рынке строящегося жилья Новосибирска в апреле 2019 года увеличилась на 0,4% по отношению к предыдущему ме- сяцу. Президент ассоциации «Регио- нальное отраслевое объединение ра- ботодателей („Саморегулируемая ор- ганизация (АРООР) строителей си- бирского региона“) Александр Саве- лев прогнозирует увеличение себе- стоимости строительства с учетом ро- ста НДС до 6–10% в течение 2019 года. Это может затормозить интерес по- тенциальных покупателей квартир комфорт-класса и заставить их вер- нуться в бюджетный сегмент.

Михаил Фокин

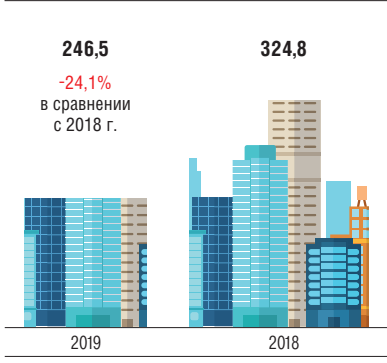
СРЕДНЯЯ СТОИМОСТЬ 1 КВ. М ЖИЛЬЯ НА ПЕРВИЧНОМ РЫНКЕ НОВОСИБИРСКА

ИСТОЧНИК: ГК „ЕЛКА ДЕВЕЛОПМЕНТ“.



ОБЪЕМ ВВОДА ЖИЛЬЯ В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ В ЯНВАРЕ-МАРТЕ, В ТЫС. КВ. М

ИСТОЧНИК: МИНИСТЕРСТВО СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ





Законодатели указали на разбитые дороги

Реализация нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД) и комплексного плана расширения и модернизации дорожной инфраструктуры стали основными темами сибирского транспортного форума. Представители законодательного собрания Новосибирской области, принявшие участие в пленарной дискуссии, рассказали о проблемах исполнения задачи правительства на региональном уровне. Так, по словам парламентариев, препятствует развитию дорожной отрасли в Новосибирске глобальный недоремонт дорожного полотна, на ликвидацию которого необходимо единовременное привлечение государственных средств в объеме не менее 71 млрд руб.

— перспективы —

ДОРОГАМ НЕ ХВАТИЛО ФИНАНСИРОВАНИЯ

Ситуация с выполнением нацпроекта БКАД обсуждалась на Сибирском транспортном форуме 22 мая. В рамках этой программы до конца 2024 года планируется потратить 4,7 трлн руб. на приведение в порядок всей дорожной сети России. Доля отремонтированных региональных дорог должна вырасти с 43% (конец 2017 года) до 50,9%. Для каждого субъекта федерации утвержден пятилетний план. В 2019 году регионы получат из федерального бюджета 106 млрд руб., к 2024 году поступления должны прекратиться.

В отличие от большинства других нацпроектов основные расходы в рамках БКАД лягут на бюджеты субъектов РФ — на исполнение проекта они потратят 4,1 трлн руб. Затраты из госбюджета составят 441 млрд руб., из внебюджетных источников — 200 млрд руб.

По данным министра транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Льва Решетникова, в регионе по проекту БКАД на 2019 год запланированы 5,2 млрд руб. Из них средств федерального бюджета — 2,3 млрд руб., консолидированного областного — 2,9 млрд руб.

«Развитие транспортной инфраструктуры, не только в Сибирском регионе, но и во всей России, — одна из основных составляющих для того, чтобы совершить скачок в развитии экономики», — отметил полномочный представитель президента в Сибирском федеральном округе Сергей Меньшилов на открытии форума.

Председатель заксобрания Новосибирской области Андрей Шимкив согласился, что нацпроект важен для региона, однако признал, что предусмотренной на исполнение нацпроекта БКАД суммы недостаточно и отремонтировать дороги региона только своими силами не получится. Парламентарий подчеркнул: в регионе глобальный недоремонт дорог, на ликвидацию которого необходима сумма, кратно превышающая объем, который может выделить область или готов предоставить федеральный центр. По его оценке, Новосибирску для приведения всех дорог в нормативное состояние необходимо не менее 71 млрд руб. «При увеличении ежегодной доли финансирования из средств федерального бюджета целевые показатели по росту протяженности региональных автомобильных дорог в нормативном состоянии могут быть достигнуты с опережением до 2024 года или с увеличением данного процента от обозначенного в региональном и федеральных проектах», — отметил господин Шимкив.

Увеличить финансирование, пояснил председатель заксобрания, необходимо еще и по причине перегруженности основных транспортных магистралей. В настоя-

щее время уровень автомобилистского использования в Новосибирской области близок к критическим отметкам и составляет 300 автомобилей на тысячу человек, что практически соответствует уровню автомобилистского использования в крупных европейских странах.

В 2018 году в режиме перегрузки находилось около 181 км автомобильных дорог регионального значения Новосибирской области, что составляет 1,42% от их общей протяженности, или 78,3% от общей протяженности автомобильных дорог регионального значения в пределах Новосибирской агломерации. «Снижение данного показателя требует в том числе капиталоемких работ по реконструкции и строительству участков автомобильных дорог-дублеров и других мероприятий, что также затруднительно при утвержденном финансовом обеспечении и требует дополнительного финансирования», — заявил парламентарий.

Как заметил заместитель председателя законодательного собрания Новосибирской области Валерий Ильенко, сегодня в основные цели и задачи национального проекта не входят и такие вопросы, как сохранность мостов. Тем не менее искусственные сооружения на автомобильных дорогах являются стратегическими объектами, при ненормативном состоянии которых существует реальная опасность техногенных катастроф и, как следствие, прекращение движения по соответствующим направлениям. Парламентарий предложил рассмотреть возможность дополнительно профинансировать и обеспечить соответствующими финансовыми ресурсами и это направление.

Исполняющий обязанности директора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ Григорий Волков пояснил, что Общественный народный фронт разрабатывает проект «100 мостов», который подразумевает отдельное от нацпроекта БКАД финансирование на реконструкцию дорожных сооружений. «Мы посчитали: в целом по стране сегодня в аварийном состоянии находятся более 2 тыс. мостов. Если в этом году эту программу примут, то уже в 2020-м будет готова проектно-сметная документация и начнутся ремонтные работы на объектах, находящихся в критическом состоянии», — рассказал он.

БУДУЩЕЕ ЗА ПОПРАВКАМИ

Андрей Шимкив внес предложение, которое способно, по его словам, снизить себестоимость ремонта автомобильных дорог. Для этого необходимо внести на федеральном уровне изменения в действующие отраслевые нормативы и разработать региональные стандарты для автомобильных участков с низкой интенсивностью движения, предусмотрев в них более оптимизированные требования к конструкциям дорожных одежд и дру-



Председатель законодательного собрания Андрей Шимкив с заместителем председателя правительства Новосибирской области Владимиром Знатковым на Сибирском транспортном форуме

гих элементов. «Это позволит снизить стоимость проводимых работ и выполнить больший объем реконструкции», — пояснил он.

Спикер заксобрания также предложил внести изменения в федеральный закон от 5 апреля 2013 года № 44-ФЗ («О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»), дополнив его правом заказчика проводить предквалификационный отбор участников электронного аукциона, чтобы исключить риск невыполнения целевых показателей нацпроекта из-за допуска к работам неквалифицированных подрядных организаций. Кроме этого, парламентарий высказался за идею предоставить заказчикам право размещать государственные или муниципальные заказы на выполнение работ по строительству или реконструкции автомобильных дорог общей стоимостью более 150 млн руб. путем проведения конкурсов, а не аукционов, как это предусмотрено сегодня.

Кроме этого, парламентарии обратили внимание чиновников на то, что для полноценной реализации в 2019 году целевого показателя нацпроекта по увеличению доли контрактов на проведение работ по ремонту дорог с использованием новых технологий и материалов, разработан соответствующий реестр, который в настоящее время не утвержден.

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ — НЕПРОСТОЕ РЕШЕНИЕ

Самой резонансной темой форума, которая вызвала массу споров участников, стали грузовые и пассажироперевозки. По словам модератора дискуссии, директора Института транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики, председателя общественного совета Минтранса России Михаила Бликина, проблема приобрела особую актуальность по ряду причин. «Грузоперевозки оказывают разрушающее

воздействие на конструкцию автодорог, поэтому предприятия этой отрасли обязали оплачивать проезд по федеральным дорогам. Однако, к сожалению, государственная система сбора платежей „Платон“ вызвала огромный социальный резонанс и не все согласились добровольно пройти в ней регистрацию», — рассказал участникам эксперт.

Тем не менее, отметил Григорий Волков, сегодня напряженность, возникающая из-за «Платона» снижается и все больше перевозчиков, ранее работавших на рынке нелегально, регистрируются в этой системе. «Конечно, все еще на рынке грузоперевозчиков доминируют частные владельцы транспортных средств, на долю которых приходится около 60%. Однако до „Платона“, который обелил рынок, нелегалы занимали до 75% рынка. При этом из 2,5 трлн руб. объема отрасли грузоперевозок государство видело только 1,5 трлн руб., остальное находилось в теневой экономике», — отметил и.о. директора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ.

От разрушений дорожного покрытия должна защитить сеть автоматических постов весогабаритного контроля (АПВГК), однако, как указали представители транспортной отрасли, не все пункты в Новосибирской области сегодня работают корректно. Более того, по словам Валерия Ильенко, перевозчики жалуются, что штрафы назначаются некорректно, например, наливные грузы или насыпные легко могут показать перегруз на ось при взвешивании на ходу. Также на постах не хватает сотрудников ГИБДД, осуществляющих надзорную деятельность. Из-за отсутствия представителей правоохранительных органов на пунктах весогабаритного контроля зачастую, указал председатель комитета по вопросам топливно-энергетического комплекса, транспорта и дорожного хозяйства заксобрания Краснодарского края Владимир Чепель, грузоперевозчики скрывают номера и таким образом проезжают через рамки неопознанными.

Григорий Волков рассказал, что эту проблему могут решить индивидуальные датчики весового контроля, которые в настоящее время разрабатываются. «В качестве задачи

видим, что к 2024 году транспортные средства, которые выпускаются на территории России, будут оборудованы подобными датчиками», — отметил он.

Однако, по мнению парламентариев, необходимо рассмотреть возможность предоставления субъектам РФ полномочий для охраны собственных дорог регионального значения. Андрей Шимкив считает, что нужно ускорить передачу данных полномочий в специализированные учреждения на уровне регионов.

«Вопрос непростой и связан не только с экономическими проблемами, но и с социальными. В настоящее время этот вопрос обсуждается, и, скорее всего, субъектам такое право предоставят», — пояснил господин Волков.

ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗКИ ПОД УГРОЗОЙ

Как отметили во время пленарной дискуссии представители транспортной отрасли, большую угрозу рынку пассажироперевозок сегодня представляют различные агрегаторы, в том числе Blablacar (международный онлайн-сервис поиска автомобильных поездок).

«Официальных перевозчиков сегодня обложили со всех сторон ответственностью и обязанностью. А вот вопрос нелегальных перевозчиков практически не обсуждается. Между тем это убивает наш бизнес. К примеру, сегодня на сайте Blablacar из Новосибирска в Томск выложено 73 предложения о перевозке пассажиров. Я посчитал, что это примерно по 30 человек, которые могли бы уехать на автобусе. Причем таких нелегальных перевозчиков никто не обязывает ставить приборы контроля, ему не нужен механик, гараж и прочее, он не несет ответственности. Чем отличается 500 руб., которые я получил от пассажира, от тех, что получил нелегальный перевозчик с Blablacar?» — задал вопрос общественникам представитель отрасли из Новосибирска.

Заместитель председателя Общероссийского объединения пассажиров, член общественного совета Ространснадзора Илья Зотов рассказал, что в настоящее время создается портал для жалоб и замечаний пассажиров. Эту информацию смогут использовать надзорные службы. Также с помощью интерактивной карты в будущем планируется оценивать эффективность этой работы — будет уменьшаться количество жалоб или нет. Лучше всего освещены о работе нелегального рынка пассажиры, которые пользуются их услугами на свой страх и риск, поэтому разработчики надеются, что пассажиры и честные перевозчики поддержат проект.

В Еврейской автономной области рядом с автовокзалом органы власти отдели под парковку водителей транспорта менее 8 пассажирских мест, на которых не распространяется лицензирование, земельный участок. В результате всего за две недели после принятия это решение фактически уничтожило пригородных перевозчиков, рассказала председатель совета по предпринимательству и улучшению инвестиционного климата Хабаровского края Светлана Трemasова. «Поэтому я прошу ускорить решение этого вопроса, считаю, что идеально — запретить эти ресурсы на территории России», — высказалась представительница рынка пассажироперевозчиков.

Валерий Ильенко рассказал об окончании пленарной дискуссии, что в Новосибирске для решения проблемы с нелегальными перевозчиками будет создана межведомственная комиссия, в которую войдут представители МВД, ГИБДД, ФСБ, Федеральной налоговой инспекции и Ространснадзора. «На принятие федеральных законов, которые бы решили этот вопрос, необходимо много времени, поэтому сидеть и ждать мы не будем и займемся этим на региональном уровне. Кроме этого, одним из вариантов решения могла бы стать передача определенных полномочий субъекту, в том числе по контролю за передвижением габаритного транспорта», — заключил парламентарий.

Светлана Донская



Новосибирску для приведения всех дорог в нормативное состояние необходимо не менее 71 млрд руб.

Review Развитие территорий

Губернаторский экспресс



Впервые в истории Алтайского края губернатором региона проведено выездное совещание правительства в муниципальном образовании. В состав правительственной делегации вошли министры, а также заместители губернатора. На встречу с руководством региона пришли более 400 человек. По словам Виктора Томенко, отныне новый выездной формат работы будет применяться регулярно.

— репортаж —

РЕШАЯ ПРОБЛЕМЫ НАСЕЛЕНИЯ

Во время встречи с членами правительства жители микрорайона совхоза «Каменский» в городе Камень-на-Оби пожаловались на отсутствие уличного освещения в этой местности с 1995 года. Люди попросили установить фонари, хотя бы в местах с наибольшей проходимостью. После обращения граждан министерство промышленности и энергетики Алтайского края установило 11 светодиодных светильников. Оборудование энергетики предоставили на безвозмездной основе в рамках тестирования предложенного решения.

Помимо этого, министерство инициировало энергообследование существующей системы уличного освещения во всем городе Камень-на-Оби, после чего исполнители должны составить отчет о количественной потребности в светильниках и подготовить техническое решение модернизации всей системы подсветки улиц.

Как рассказали в ведомстве, после подготовки отчета в мае этого года будет составлен и заключен энергосервисный или муниципальный контракт с возможностью расщепки платежа на срок до трех лет, привлечены средства краевого бюджета и обеспечено электроосвещение. Работы по монтажу должны начаться уже в ближайшее время — после передачи в районную администрацию конкурсной документации.

Еще одной из наиболее острых местных жители назвали проблему недоремонта детского сада №18. По словам сотрудников учреждения, здание 1978 года постройки ни разу капитально не ремонтировалось, вследствие чего кровля разрушилась и пропускает влагу. Педагогический состав заявил, что это угрожает детям, так как и фундамент, и каркас здания разрушаются под воздействием протечек. Решение о ремонте мягкой кровли площадью 530 кв. м принято, сегодня ведется разработка проектно-сметной документации. Необходимый лимит финансирования и сроки проведения ремонта определяют после получения положительного заключения экспертизы.

Кроме этого, Каменскому району выделили из краевого бюджета для решения острых проблем по подготовке образовательных организаций к новому учебному году 15 млн руб. В этот же перечень вошел детский сад №18.

О проблеме отсутствия гемодиализного аппарата в городе Камень-на-Оби пожаловалась местная жительница Валентина Сундеева, обратившаяся к губернатору с просьбой о содействии в решении этой проблемы. Женщина пояснила, что из-за отсутствия необходимых усло-

вий в родном городе ей приходится регулярно возить супруга-инвалида в краевой центр, что не всегда возможно сделать.

Как отметили в правительстве, в 2019 году в городе планируется открытие центра гемодиализа на три диализных аппарата на базе реабилитационного отделения Каменской центральной районной больницы. Пока же до момента открытия отделения гемодиализа на территории Каменской центральной районной больницы установят один из аппаратов, чтобы обеспечить пациентов бесперебойным медицинским обслуживанием. Кроме этого, в настоящее время министерством социальной защиты Алтайского края разрабатывается регламент, предусматривающий предоставление пациентам компенсации расходов по оплате проезда к месту получения гемодиализа через органы социальной защиты.

ВОРОХ ОБРАЩЕНИЙ

По словам политолога Петра Кирьяна, для всех губернаторов базовыми принципами работы стали поездки по своим регионам и встречи с людьми. И это, считает эксперт, важно для самих руководителей субъектов. «Чем дальше от Москвы, тем чаще люди замечают, приезжал к ним глава региона или нет. Но это не цифры готовности идти голосовать за него, а цифры удовлетворенности населения», — говорил ранее в СМИ господин Кирьян.

В Алтайском крае жалоб от местного населения руководству региона во время рабочей поездки в муниципалитет поступило много. Жители Каменского района жаловались губернатору на плохое состояние дорог, большое количество ветхого и аварийного жилья, а также неудовлетворительное состояние школ. Рассказали представители района и о нехватке квалифицированных врачей, недостаточном отоплении, неудовлетворительном состоянии водопровода и нерегулярном вывозе мусора.

Некоторые из проблем решались на месте, так, например, было принято решение о передаче транзитной дороги, идущей через районный центр — Камень-на-Оби, в краевую собственность. Предполагается, что это позволит отремонтировать участок, который на сегодняшний день остро нуждается в реконструкции. «Улично-дорожная сеть города, дороги между муниципальными образованияами и внутри них — это серьезная проблема, которая привлекает всеобщее внимание. Мне известно, какой объем средств выделялся в течение продолжительного времени Каменскому району на решение этих вопросов. И мы должны понимать, что если мы будем делать то же самое, что делали много лет подряд, то будем получать один и тот же результат. Поэтому скажу,



Жители Каменского района Алтайского края высказывали недовольство складывающейся ситуацией, поэтому правительством региона было принято решение отправиться туда с визитом

что принято принципиальное решение по передаче транзитной дороги в краевую собственность. Мы по отдельному плану будем заниматься ею и уличной сетью, которая ее окружает», — поделился планами глава региона.

По словам министра транспорта Алтайского края Александра Деметьева, муниципалитет сегодня проводит кадастровые работы, чтобы передать часть дорог в краевую собственность. «По этим дорогам идет транзитный транспорт. И поскольку у нас нет обхода, логично забрать их в краевую собственность. На следующий год мы возьмем эти работы в

полном объеме. Где необходимо — выполним водоотвод, обустройство тротуаров и освещение», — рассказал министр. По остальным улицам дорожные службы приступили к ямочному ремонту, чтобы обеспечить безопасный проезд. Виктор Томенко подчеркнул, что ремонт должен пройти по согласованию с администрацией города и с жителями.

В ответ на жалобы жителей, касающиеся неудовлетворительного состояния фасада и внутренней отделки школ, министр образования и науки Алтайского края Максим Костенко пообещал жителям провести ремонт. «Принято решение по пяти образовательным организациям, наиболее нуждающимся в ремонте кровли: выделены средства, и к первому сентября ремонт будет закончен», — рассказал Максим Костенко.

Кроме этого, по его словам, в Камне-на-Оби планируется строи-

тельство новых школ. До 2026 года здесь построят два новых учебных заведения по 550 мест или одно большое. С появлением новых учреждений, предполагают в министерстве, решится другая проблема — вторая смена. Кроме этого, принято решение о строительстве в городе детского сада стоимостью около 150 млн руб. Он рассчитан на 200 воспитанников. Срок сдачи объекта — 2020 год.

ПРИОРИТЕТ НА ИНВЕСТИЦИИ

Помимо социальных проблем, в Каменском районе сегодня решаются проблемы экономические. Правительство Алтайского края разрабатывает план по привлечению новых инвесторов. Сегодня в городе реализуется проект строительства нового элеватора стоимостью 1,2 млрд руб. Но это, скорее, разовый пример, считает губернатор. «Чтобы инвестиций было больше, нужны привлекатель-

ли выделено около 20 млн руб. Будет установлен новый котел и отремонтировано теплообменное оборудование. На реконструкцию запланировано 37 млн руб. Работы планируется завершить в текущем году», — рассказал Иван Гилев.

В 2020 году, по словам министра, будет проложена тепловая сеть протяженностью около 800 м к новому детскому саду на 200 мест.

По итогам встречи с руководством и персоналом Каменской центральной районной больницы принято решение о разработке программы привлечения новых кадров. ЦРБ нуждается во врачах и медицинских сестрах, рассказало руководство учреждения. По словам главного врача Каменской ЦРБ Константина Федорюка, нужны реаниматологи, хирурги, травматологи, неврологи, кардиологи и рентгенологи. Министр здравоохранения Дмитрий Попов считает, что для закрепления медработников необходим комплекс мер. Одной из них станет привлечение молодых специалистов. Над этим ведомство сейчас работает.

Как отметил Виктор Томенко, цель поездки правительства края в Камень-на-Оби — определить задачи развития муниципального образования. Кадровое обеспечение медицины в числе основных проблем, которые необходимо решить, пояснил он. Важно создать условия для привлечения выпускников медицинских вузов, в том числе за счет целевого обучения студентов в обязательной отработкой в родном городе. Кроме этого, заявил губернатор, заработная плата врачей должна быть привлекательной и достигать 50 тыс. руб. Необходимо повышать оплату труда среднему и младшему медперсоналу.

ПОЛЕЗНАЯ ПРАКТИКА

«Ситуация в Камне-на-Оби и в Каменском районе проявлялась в негативном ключе, жители высказывали недовольство, поэтому было принято решение отправиться туда с визитом. В результате мы рассмотрели всю совокупность вопросов, проблем и ситуаций лично», — сказал Виктор Томенко по итогам поездки.

Глава региона пояснил: новый выездной формат работы отныне будет применяться регулярно. Первый выезд показал его эффективность. «Много чего удастся посмотреть, обсудить и даже на месте решить. Еще до поездки у нас было некоторых решений, которые мы приняли на месте и по которым уже начали работать. В принципе я доволен работой министров, начальников управлений», — прокомментировал губернатор.

Такие выезды будут проводиться пять-шесть раз в год, отметили в правительстве. «Эта работа в том числе мобилизует членов краевой команды на то, чтобы показывать результаты работы, повышать уровень взаимопонимания и эффективность», — считает Виктор Томенко.

«Главным заказчиком деятельности любого губернатора является население», — считает управляющий директор Экспертного института социальных исследований (ЭИСИ) по взаимодействию с экспертным сообществом Фирдус Алиев. — Поэтому оценивать работу глав регионов нужно не их ранжированием, не многочисленными рейтингами, а уровнем доверия и поддержки жителей вверенных территорий».

Светлана Донская



На проблему отсутствия гемодиализного аппарата в городе Камень-на-Оби губернатору пожаловалась местная жительница

ные условия. Их созданием нужно заняться», — пояснил он.

По словам и.о. главы Каменского района Евгении Гордиенко, в 2018 году суммарные поступления в местный бюджет составили 319 млн руб., а объем расходных обязательств — 740 млн. То есть объемы помощи из края составили около 420 млн руб. В первом квартале 2019-го муниципалитету удалось увеличить объем собственных доходов на 6%, заявила она.

КЛЮЧЕВАЯ ОТРАСЛЬ

Помимо общения с населением, правительственная делегация рассмотрела основные социальные объекты обеспечения жизнедеятельности района, в том числе котельные Камня-на-Оби. Как рассказал министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства Алтайского края Иван Гилев, в настоящее время здесь, как и в других городах Алтайского края, идет объединение котельных. Центральная модернизируется, а несколько других, ресурс которых исчерпан, закрываются. «Сегодня в Камне-на-Оби реализуется проект присоединения к 29-й котельной двух котельных под номерами 21 и 3. Для этого прокладывается 1,8 тыс. м тепловых сетей. На эти це-



Такие выезды будут проводиться пять-шесть раз в год, пообещали в правительстве

экономика региона

Алтай: актуализация роста

Два месяца назад в Алтайском крае началось общественное обсуждение стратегии социально-экономического развития региона до 2035 года. По словам заместителя председателя правительства Алтайского края, министра экономического развития Павла Дитятева, документ после принятия в 2014 году федерального закона № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» необходимо было доработать, внести корректировки и в целом обновить.

– стратегия –

Стратегическая вертикаль
Обновление стратегий социально-экономического развития сегодня проходит и в других регионах страны. Так, на портале федерального Министерства экономического развития представлены в первичном размещении проекты стратегий 44 субъектов РФ, в том числе сибирских регионов: Новосибирской и Кемеровской областей, Красноярского края и республик Хакасия, Тыва и Алтай. Остальные регионы СФО находятся в стадии подготовки основополагающих документов своего развития.

«Подготовленный правительством региона проект стратегии проходит общественное обсуждение. Оно предусматривает различные форматы его проведения, включая интернет-пространство, и продлится как минимум до осени текущего года. Только после проработки всех замечаний и предложений, которые поступят в ходе обсуждений, проект документа будет внесен в Алтайское краевое законодательное собрание на рассмотрение и утверждение. Также в ближайшее время проект документа будет направлен в Минэкономразвития на согласование, которое проходят все регионы в обязательном порядке», — комментирует Павел Дитятев. По его информации, в течение мая 2019 года проект стратегии прошел обсуждение на площадках всех общественных советов при органах исполнительной власти региона, в которые входят и ведущие представители бизнеса.

«Стратегия была вынесена на публичное обсуждение, в нее внесли корректировки, исходя из долгосрочных планов и реальной ситуации как на федеральном так и на региональном уровне. Бизнес-объединения принимали участие в обсуждениях стратегии», — подтверждает уполномоченный по защите прав предпринимателей в Алтайском крае Павел Нестеров

В «Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года» от 13 февраля 2019 года подробно расписаны отрасли перспективных экономических специализаций регионов. Для Алтайского края таковыми являются более двадцати отраслей, в числе которых добыча полезных ископаемых, производство транспортных средств, машин и оборудования, кокса и нефтепродуктов, лекарственных средств и пищевых продуктов. Также отмечены перспективы растениеводства и животноводства, санаторно-курортной деятельности и туризма. Отдельно выделена и неперспективная экономическая специализация, критически важная для экономики региона, включающая лесоводство и лесозаготовки.

Творчество как стратегия
Сравнение двух документов регионально-го развития — действующей «Стратегии со-



На Алтае работают порядка 200 мараловодческих хозяйств, которые успешно поставляют рога алтайского марала на экспорт

циально-экономического развития Алтайского края до 2025 года» и ее актуализируемой версии, проекта социально-экономического развития региона до 2035 года, показывает динамику как в эволюции стратегической миссии, так и в отдельных направлениях ее реализации. Например, текущая миссия декларирует превращение края в динамично развивающийся, геополитически значимый и удобный для жизни регион, как территории успеха, здоровья и благополучия жителей. В то же время обновленная стратегия видит перспективную миссию края как ведущего агропромышленного экспортноориентированного региона Сибири и Дальнего Востока, территории творческой и комфортной жизненной среды, создающей инновации.

«Генеральная цель, зафиксированная в проекте стратегии, — сохранение и развитие человеческого капитала через создание комфортной среды для жизни, творчества и самореализации на базе устойчивого экономического роста. Общая система целеполагания выстроена на основе человекоориентированного подхода в рамках трех взаимосвязанных стратегических приоритетов: качества жизни как системы социальных институтов, обеспечивающих достижение высоких стандартов жизни; благосостояния, создающего необходимые материальные условия для развития и самореализации человека; комфортного пространства для жизни человека в гармонии с окружающей средой», — рассказал заместитель председателя правительства Алтайского края.

Заметны различия и в путях достижения целей — поставленной ранее и заявляемой на будущее. Если в стратегии-2025 большое внимание уделено инфраструктурному развитию — созданию на территории края наиболее мощной в азиатской части России продовольственной базы на основе формирования агропромышленного кластера федерального значения, реализации геоэкономического потенциала края путем создания современной транспортной инфраструктуры краевого, федерального и междуна-

родного значения, формированию высокоразвитого многофункционального туристско-рекреационного комплекса международного уровня, то в стратегии-2035 предлагаются новые акценты. Вторым «столпом развития» обозначается создание комфортной жизненной среды путем инновационной трансформации региона. «Творческий подход в реализации любого направления должен перерасти из точечного явления в доминирующую идею развития края», — утверждает в проекте стратегии-2035.

Говоря про экономический базис, Павел Дитятев считает, что в стратегической перспективе обозначен дальнейший курс на модернизацию и внедрение инновационных технологий в традиционных отраслях региональной специализации. Внедрение новых технологий в развитие агропромышленного комплекса позволит предприятиям края успешно конкурировать на российском и международном рынках, повышать биобезопасность, качество продукции и привлекательность работы в отрасли.

Член совета алтайской торгово-промышленной палаты и председатель комитета по энергетике Александр Карасев считает, что Алтайскому краю, который не богат энергетическими ресурсами, необходимо искать пути повышения своей конкурентоспособности. «Сегодня с точки зрения энерготарифов регион проигрывает соседям во всех группах потребителей, включая бизнес. Стратегия должна показать пути развития региона, решающие, в том числе и эту проблему», — говорит эксперт.

Угрозы развитию
Одно из существенных отличий стратегии-2035 от 2025 — значительно увеличившийся перечень «угроз» в структурном составе SWOT-анализа (методика обработки данных, основанная на определении сильных и слабых сторон анализируемого объекта). Если прежний список состоял всего из трех позиций: усиление негативного антропогенного воздействия на природный комплекс края, миграция капиталов за пределы края и усиление глобальной и межрегиональной конкуренции, то актуализируемая стратегия насчитывает уже девять пунктов, угрожающих поступательному развитию региона.

Обновленными «угрозами» стали: глобальное ухудшение экологической ситуации, рост привлекательности условий труда и качества жизни в других регионах, ограниченный доступ к рынку капитала и высокая стоимость финансовых ресурсов, усиление глобальной и межрегиональной конкуренции на агропродовольственном рынке, утребление диспаритета цен в АПК, запрет на трансфер зарубежных (мировых) технологий, увеличение технического и технологического отставания в производственной сфере, тарифные и нетарифные ограничения для экспортных поставок, а также растущая конкуренция на российском туристическом рынке.

В результате стратегия-2035 предлагает скорректированные темпы роста основных экономических секторов. Ранее предусматривалось, что к 2025 году в агропромышленном комплексе Алтайского края среднегодовой темп роста продукции сельского хозяйства должен составить не менее 4,5–5%, а производства пищевых продуктов — 5–6%. Но актуализируемая стратегия говорит о целевых индикаторах темпов роста объемов производства сельхозпродукции (в сопоставимых ценах) к уровню 2018 года до 110,6% к 2024 году и в 1,4 раза к 2035 году, что в привдении к среднегодовым темпам показывается снижением относительно прежних планов.

Схожая ситуация наблюдается и в отношении промышленного производства. Стратегия-2025 разрабатывалась с учетом общего роста индекса промышленного производства (ИПП) в два раза к 2025 году относительно 2011 года, в то время как в стратегии-2035 в качестве целевых индикаторов заявлен более скромный рост ИПП от уровня 2018 года — в 1,2 раза к 2024 году и в 1,8 раза к 2035 году.

«В проекте стратегии предусмотрено три сценария развития региона на долгосрочной перспективе исходя из различных комбинаций внутренних и внешних факторов: консервативный, базовый (умеренно оптимистичный) и целевой. Последний, целевой сценарий, является оптимальным вариантом социально-экономического развития Алтайского края, обеспечивающим достижение установленных приоритетов и целей стратегии. А возможные риски как раз закла-

дываются в предыдущих двух сценарных условиях», — пояснил Павел Дитятев.

Министр экономического развития замечает: в стратегии заложено четыре этапа реализации: 2019–2021, 2022–2024, 2025–2030, 2031–2035 годы, и при переходе к каждому последующему этапу при необходимости предполагается уточнение основных параметров стратегии и плана мероприятий по ее реализации с учетом достигнутых ранее результатов.

Финансы на вырост
«Объем финансирования мероприятий по реализации стратегии в Алтайском крае экспертами оценивается в размере 6,8 трлн руб.», — говорится в разделе «Оценка финансовых ресурсов, необходимых для реализации стратегии». При этом средства консолидированного бюджета региона предположительно составят 1,9 трлн руб., а внебюджетные источники должны принести 4,9 трлн руб.

Павел Нестеров признает, что, безусловно, ресурсы и источники финансирования в большей мере рассчитываются с учетом федеральной помощи. «Алтайский край располагает огромной составляющей продовольственной базы Сибири, но глобальные рынки сбыта от нас далеко находятся, недостаточно также собственных энергетических мощностей, при этом исторически сложился низкий уровень доходов населения, из которого почти половина проживает в сельской местности», — сетует уполномоченный по защите прав предпринимателей в Алтайском крае. Однако он убежден: в крае есть благоприятные природно-климатические условия, которые позитивно влияют на развитие зарождающейся отрасли туризма.

«В проекте представлен прогноз общего объема финансовых ресурсов на весь период ее реализации. После утверждения документа правительство региона подготовит план мероприятий по реализации стратегии, где эта информация будет представлена более детально», — заключает зампредседателя правительства Алтайского края, министр экономического развития Алтайского края Павел Дитятев.

Игорь Степанов

Хлебный край

– сельхозпроизводство –

К 2024 году экспорт продукции агропромышленного комплекса Алтайского края должен вырасти в 2,7 раза по отношению к 2017 году и составить \$501 млн. Эти обязательства регион принял в соответствии с поручениями правительства РФ, федерального и краевого проектов «Экспорт продукции АПК». Для реализации нацпроекта приняты дополнительные меры поддержки производителей: было увеличено число субъектов РФ, с территории которых осуществляются субсидируемые поставки, расширилась номенклатура продукции с субсидиями на транспортировку. Зерновое и масличное сырье, которое производится в Алтайском крае, пользуется стабильным спросом на зарубежных рынках. Но остаются задачи, которые нужно решить для реализации плана. Эксперты говорят о необходимости развития инфраструктуры контейнерных перевозок,

решения проблем с дороговизной и трудоемкой сертификацией и незащищенностью российских брендов за рубежом.

Спрос на экспорт
Сегодня основными торговыми партнерами Алтайского края в сфере поставок продовольствия и сельхозсырья являются страны СНГ, Монголия, Китай, Япония, Иран и Европейский союз. В эти страны отправляются в основном мука и крупы, растительные масла, бобовые культуры и семенная льна. В структуре экспорта продукции АПК 50,7% приходится на продукты растительного происхождения (в том числе семена масличных культур — \$33,6 млн, мукомольно-крупяная продукция — \$23,2 млн, злаки — \$20,4 млн, бобовые — \$8,0 млн). На долю растительных масел и жиров приходится 22,2%, на пищевые продукты и напитки — 19,5%, рассказали в Алтайщипроме. В последние годы число направлений экспортных поставок выросло за счет транзита в КНР и среднеазиатские республики че-

рез Казахстан, в Азербайджан, Иран и Индию.

По итогам 2018 года Алтайский край в три раза увеличил отгрузки зерна на экспорт: в натуральном выражении он составил 121 тыс. т, в стоимостном — \$22,1 млн. Всего же стоимость экспорта продукции АПК в крае составила \$198 млн, увеличившись на 6,8% по сравнению с 2017 годом.

Структура агропромышленного комплекса представлена в Алтайском крае как крупным, так и средним сегментом бизнеса, говорит руководитель центра поддержки экспорта Алтайского фонда развития малого и среднего предпринимательства Римма Москвитина. По ее словам, крупные сельхозпроизводители уже наладили связи с зарубежными партнерами и успешно работают на иностранных рынках. Несмотря на ряд барьеров, таких как ввозные пошлины, квоты, они преодолевают препятствия и устойчивы на рынке. Эти компании обеспечены современным оборудованием, кадрами, их продукция соответствует требованиям зарубежных

рынков. «Предприятия меньшего масштаба бизнеса более уязвимы в этом отношении, они не могут быстро нарастить необходимые объемы и обеспечить достижение тех показателей, которые поставлены национальным проектом», — добавила спикер. — Для этого существуют инструменты государственной поддержки, которые позволяют поставить в равные условия экспортеров и обеспечить одинаковый доступ к наращиванию объемов выпускаемой продукции».

Вызовы и задачи
Дальнейшее развитие экспорта в крае связывают с освоением рынков Центральной и Юго-Восточной Азии. При этом существует ряд сдерживающих факторов, которые сегодня препятствуют этому. По словам руководителя Алтайщипрома Александра Большакова, внутренними факторами являются дороговизная логистика, неразвитость контейнерных перевозок, плохая обеспеченность вагонами экспортной пригодности и необоснованно вы-

сокая стоимость сертификата происхождения. Внешними факторами спикер назвал квотирование импорта муки рядом стран ЮВА, высокие таможенные пошлины на ввоз муки, «серую» торговлю мукой через приграничные территории и незащищенность товарных знаков.

Значительным сдерживающим фактором роста производства в отрасли является проблема сбыта готовой продукции. В наибольшей степени это касается продукции переработки зерна в связи с удаленностью региона от основных рынков сбыта. Доля транспортной составляющей, включающая тарифы РЖД и стоимость услуг владельцев подвижного состава, в конечной цене муки, крупы, комбикормов достигает 30%, что в конечном итоге делает эти продукты неконкурентоспособными в других регионах, даже при имеющейся у нас самой низкой себестоимости. Эта же проблема препятствует поставкам на экспорт», — добавил господин Большаков.

«Для стимулирования экспорта зерна из Сибири, и Алтайского края

в частности, на федеральном уровне необходимо провести работу по созданию новых и развитию существующих мощностей портовой перевалки и сухопутных пограничных переходов в Забайкалье, на Дальнем Востоке и в Азово-Черноморском бассейне. Также необходимо оптимизировать железнодорожные тарифы и увеличить вагонный парк операторов подвижного состава», — озвучил он необходимые меры и предложил активизировать деятельность торговых представительств РФ по реальному продвижению российской муки и других продуктов зернопереработки за рубеж.

По мнению Риммы Москвитиной, рост сельхозпроизводства частично должен обеспечиваться за счет модернизации действующих предприятий под актуальные задачи рынка. «У поставщиков российских товаров должна быть возможность оформления заказа, получение разрешительной документации, проведения расчетов в электронном виде через „одно окно“,» — добавила она.

экономика региона

Инфраструктура бьет по турпотoku

Алтайский край активно готовится к открытию летнего курортного сезона. Ожидается, что регион по итогам года примет не меньшее число туристов, чем в 2018 году, — около 2,2 млн человек. Сегодня край входит в топ самых популярных туристических городов и субъектов России, по версии аналитического агентства Турстат. Однако, как отмечают эксперты, край привлекает в основном местных туристов и гостей из соседних регионов. Для выстраивания сильного бренда на федеральном уровне ему не хватает четкой системы коммуникаций, рекламы, а также дополнительного развития туристской инфраструктуры.

— потенциал —

Все дело в концепции

Доля туристической отрасли в структуре внутреннего регионального продукта (ВРП) Алтайского края увеличилась за последние 10 лет с 1,5 до 6%. Регион имеет большой туристический потенциал развития. Так, по данным аналитического агентства Турстат, Алтайский край и Республика Алтай в 2018 году вошли в топ самых популярных туристических городов и регионов России. За год регион посетили 2,2 млн туристов, что на 3% больше по сравнению с 2017-м, а Республику Алтай — 2,11 млн (+3%). Однако сейчас край привлекает в основном местных туристов и гостей из соседних регионов. Для выстраивания сильного бренда на федеральном уровне региону не хватает четкой системы коммуникаций, рекламы, а также дополнительного развития туристской инфраструктуры, считает эксперт по развитию туристических территорий, член общественного совета по туризму при Госдуме Ольга Филипенкова. «Приоритетными направлениями туризма, которые должны развиваться в Алтайском крае и имеют большой потенциал в плане привлечения туристов, являются экотуризм, пеший туризм, активный отдых, спортивные программы. Популярные виды отдыха — пляжный отдых, экскурсионный — уже не так интересны опытным путешественникам», — комментирует госпожа Филипенкова.

Туристическая инфраструктура региона требует значительного развития и доработки, а строительство более яркой и нестандартной инфраструктуры позволило бы при-



Турпоток в регион ограничивает отсутствие якорной идеи проекта и единого бренда для продвижения Алтая на федеральном уровне и за рубежом

влекать внимание путешественников, уверена генеральный директор туроператора LB Tour (ООО «ЛБ Тур») Елизавета Бордыкова. «До сих пор сохраняется проблема неудовлетворительного качества дорог, наблюдается недостаток информации о возможности отдыха в регионе, требуется создание уникальных экскурсионных маршрутов и расширение линейки тематических программ путешествий, имеющих круглогодичный спрос, а не преимущественно ограниченных летним сезоном. Уровень сервиса также стоит подтянуть. Для иностранных туристов существует языковая проблема, так как обслуживающий персонал в отелях и прочих средствах размещения в основном не говорит на английском языке. Рестораны зачастую не имеют меню, переведенного на английский язык», — считает собеседница.

Кроме этого, эксперты считают, что Алтайскому краю необходимо развить устойчивое и понятное всем маркетинговое позиционирование туристической привлекательности региона. «Я не хочу сказать, что у Алтайского края его нет вообще, но однозначно хочу отметить, что этот концепт требует серьезной доработки. Для продвижения Алтайского края необходимо предельно конкретно, прежде всего, ответить самим себе на вопросы: кому и зачем надо ехать на Алтай, почему надо ехать именно на Алтай, а не на Байкал, в Сочи или в Нижний Новгород. Ответы на эти вопросы позволят сформулировать очень четкое, емкое и понятное любому позиционирование. Это очень

непростой вопрос, который требует значительного количества времени и привлечения определенных ресурсов, но результат того стоит. В разработке концепта обязательно должны принимать участие принимающие туроператоры, турагенты и отельеры региона», — считает директор международной туристической выставки МПТТ Артем Чернышов.

Факторы ограничения

Помимо отсутствия якорной идеи проекта и единого бренда для продвижения Алтая, по мнению генерального директора Hospitality Income Consulting Елены Лысенковой, ограничивает турпоток слабое продвижение субъекта на федеральном уровне. «Существуют проблемы в продвижении событийных мероприятий. Например, есть отдельные инициативы, используемые для привлечения туристов: „Цветение маральника“, „Алтай — сырный край“, „Лебединые озера Алтайского края“. Но эти инициативы не получили федеральной огласки и пока не являются мотиватором для поездки в регион для жителей других субъектов России», — комментирует эксперт туристической отрасли.

Между тем президент НКО «Рус-тайм» Анна Виноградова считает, что достичь желаемого уровня турпотока региону мешает дороговизна авиaperелета, которая практически нивелирует усилия федеральных и местных властей по развитию туризма. «Цены на самолет неприлично высокие — в 50 тыс. руб., по данным Aviasales.ru, обойдутся самые дешевые билеты на двоих из Москвы до Горно-Алтайска на середину июля, до Барнаула — в 44 тыс. руб. Проще отправиться в Европу», — считает собеседница.

Турпродукт Алтайского края продвигается не в тех регионах и городах, откуда больше всего туристов

приезжает, в то же время считает генеральный директор «Редконтресс групп» Ольга Зайкова. Согласно отчету правительства Алтайского края, в регион больше всего туристов приезжает из Норильска, Ханты-Мансийска, Ямало-Ненецкого автономного округа, Иркутской области, а также из Китая, Кореи, Японии и Германии. «А продвигают свой туристический потенциал власти региона, участвуя почему-то в выставках „Интурмаркет“ (Москва), МПТТ (Москва), „Алтайтур. Алтайкурорт“ (Белокуриха), „Турсиб“ (Новосибирск), „Здравница“ (Белокуриха), ПВ (Берлин), то есть в тех городах, откуда меньше всего приезжает туристов», — заметила эксперт.

Не оправдали инвестиции

Две особые экономические зоны (ОЭЗ) туристско-рекреационного типа в Алтайском крае и Республике Алтай были созданы в 2007 году на основании постановления правительства России. Одна — «Бирюзовая Катунь» на территории Алтайского района Алтайского края, вторая — «Алтайская Долина» (позднее в 2013 году переименованная в «Долину Алтая») на территории Республики Алтай в 25 км от Горно-Алтайска. Обе зоны вдоль реки Катунь. На их территории были созданы современная инженерная и дорожная инфраструктура: автодорога, ведущая к каждой из зон, искусственные озера.

Однако в октябре прошлого года счетная палата РФ признала неэффективными 10 особых экономических зон России. В их числе оказались и проект «Бирюзовая Катунь». По данным аудиторов, на 4,2 млрд руб. федеральных инвестиций алтайская ОЭЗ привлекла менее 900 млн руб. частных средств, а часть объектов инфраструктуры ОЭЗ не эксплуатируется из-за их несоответствия реальным потребностям зоны. Экспер-

ты считают, что проблема проекта заключается в отсутствии платежеспособного спроса населения и конкуренции со стороны курортов Шерегеш и Белокуриха.

В ОЭЗ «Бирюзовая Катунь» в Алтайском крае создана отличная инфраструктура, объект может принимать до 12 тыс. человек в сутки, и на недавний праздник цветения маральника она смогла принять 13 тыс. человек. Однако в обычное время количество гостей не дотягивает и до одной тысячи человек в день, поэтому деятельность зоны пока не окупается», — говорит Анна Виноградова.

Елена Лысенкова, напротив, считает, что «Бирюзовая Катунь» стала уникальным региональным туристическим центром притяжения и точкой развития, в том числе благодаря финансированию резидентов территории. «Без создания ОЭЗ весь алтайский туризм не получил бы такого стимула для развития. Можно только предположить, как отсутствие такой инфраструктуры, новых гостиничных объектов, обустроенной дорожной сети, отдыха у озера, удачного подъезда к пещерам, развивающихся точек притяжения, питания, развлечений и отдыха сказалось бы на внешнем облике отдыха в Алтайском крае и Республике Алтай», — отметила госпожа Лысенкова.

В этом году в Алтайском крае началась работа над пятилетней стратегией развития туризма в регионе. «Это важный документ, который должен систематизировать работу всех туристических объектов и властей, что, безусловно, положительно скажется на привлечении туристов в регион», — полагает Ольга Филипенкова.

Начальник управления Алтайского края по развитию туризма и курортной деятельности Евгений Дешевых

рассказал, что ряд проектов остаются для региона приоритетными и получают поддержку на федеральном и региональном уровне, в том числе особая экономическая зона туристско-рекреационного типа «Бирюзовая Катунь», игорная зона «Сибирская монета», туристско-рекреационные кластеры «Белокуриха», «Барнаул — горнозаводской город», автотуристский кластер «Золотые ворота» и спортивно-туристский кластер «Тягул». «По указанным проектам имеется ряд компаний — якорных инвесторов, которые выступают основной движущей силой проектов, в первую очередь финансово», — добавил чиновник.

Лолита Белова

ЧТО ВЫБИРАЕТ ПОКУПАТЕЛЬ

По данным Biletix, в 2018 году основной пассажирский поток в Алтайский край пришелся на весну — 27%, на лето и осень — по 25%, зиму — 14%. Средний чек на авиабилеты туда-обратно из Москвы в Барнаул в первые четыре месяца 2019 года вырос с 11 917 руб. до 14 442 руб. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, то есть на 21%. При этом турпоток снизился на 18%. «Относительно высокая стоимость билетов и ее продолжающийся рост — негативный фактор для развития туризма в регионе. Стимулом для роста турпотока могло бы стать начало полетов в Барнаул лоукостеров: из практики данный шаг ведет обычно к 15–20% росту турпотока при соответствующем сокращении цены на перелеты», — считает генеральный директор Biletix Игорь Константинов. В первые четыре месяца 2019 года 50% прилетов в Барнаул пришлось на Москву, 28% — на Санкт-Петербург, 6% — на Сочи, 6% — на Казань, 4% — на Калининград. В 2018 году 51% пассажирского потока составили женщины, 49% — мужчины, дети составили лишь 9,5% турпотока, что относительно мало для туристического направления (в Сочи и Крым — около 30%).

Хлебный край

— сельхозпроизводство —

Меры поддержки

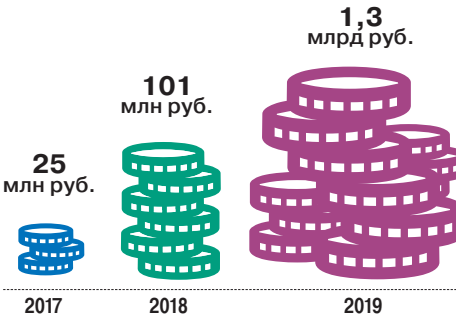
Для решения проблем с логистикой правительства России по линии Минсельхоза РФ и Российский экспортный центр приняли ряд конкретных мер по компенсации части транспортных затрат при поставках продовольствия на экспорт. Было увеличено число субъектов Российской Федерации, территории которых осуществляются субсидируемые поставки. Расширилась номенклатура продукции за счет рапсового и льняного масел, лузги гречихи, продуктов, используемых для кормления животных, однако по инициативе Масложирового союза России из перечня были исключены семена рапса.

Также, в соответствии с постановлением правительства Российской Федерации от 15 сентября 2017 года № 1104, с 2018 года часть затрат на транспортировку сельхозпродукции и продовольствия наземным транспортом (в том числе ЖД) можно вернуть в виде субсидий. В 2017 году общая сумма субсидий, полученных организациями Алтайского края, составила более 25 млн руб. Субсидии получили 8 компаний.

Благодаря совместной работе экспортеров продукции АПК, Минсельхоза России,

Российского экспортного центра и правительства Алтайского края в 2018 году субсидии получили уже 28 алтайских компаний, среди которых ЗАО «Алейскзернопродукт» им. С. Н. Старовойтова, ЗАО «Меркурий», ООО «Алтайские мельницы», ООО «Алтай ЭКО Сорт», ООО «ТД „Алтайская сказка“» и другие организации. Общая сумма госу-

Субсидии предприятиям АПК Алтайского края на транспортировку сельскохозяйственной и продовольственной продукции наземным (в т. ч. железнодорожным) транспортом



Источник: Алтайлищепром.

дарственной поддержки по итогам 2018 года превысила 101 млн руб., рассказали в Алтайлищепроме.

В 2019 году финансирование реализации данного постановления из федерального бюджета увеличено и составляет порядка 1,3 млрд руб. На 1 апреля 2019 года собраны и направлены в АО «Российский экспортный

Структура экспорта продукции АПК Алтайского края



Источник: Алтайлищепром.

центр» документы от 19 компаний, зарегистрированных, а также осуществляющих деятельность в Алтайском крае.

Для Алтайского края также установлены льготные ж/д тарифы на перевозку зерна в период с 9 апреля по 31 августа 2019 года (постановление правительства Российской Федерации от 06.04.2019 № 406), доба-

вили в Центре поддержки экспорта Алтайского края.

Помимо субсидирования перевозок продукции, существуют финансовые инструменты поддержки экспорта. Так в рамках постановления №620 от 24.05.2017 осуществляются субсидирование процентных ставок по экспортным контрактам. По данному постановлению аккредитованные банки предоставляют экспортерам льготные кредиты по ставкам, сниженным на 2/3 от действующей ключевой ставки Центрального Банка России.

«В настоящее время под субсидирование подпадает только постэкспортное финансирование, то есть кредитование по уже произведенным экспортным отгрузкам с отсрочкой платежа», — пояснил Александр Большаков. — При этом, если говорить о развитии экспорта продуктов переработки, перед тем как отгружать продукцию на экспорт, необходимы средства на оплату закупа и переработки сельскохозяйственной продукции. Таким образом, предоставление субсидий в рамках указанного постановления по предэкспортным кредитам предоставило бы дополнительные возможности по увеличению экспортных поставок в целом и готовой продукции в частности».

Маргарита Решетинская