

Что мешает наладить экспорт бутилированной воды из Сибири | 10



Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Экономика региона

Четверг 31 октября 2019 №200

kommersant.ru

11 | Какие форматы в сфере общественного питания становятся востребованными в Новосибирске

13 | Куда развивается рынок лабораторной диагностики Сибири

14 | За счет чего растет популярность полисов ДМС в Сибири



В Сибирских регионах протестировали скоростные электропоезда «Ласточка» между крупными мегаполисами. Быстрые составы могут улучшить транспортную доступность субъектов, увеличить трудовую миграцию между регионами, снизить аварийность на дорогах и нагрузку на дорожную инфраструктуру. Однако регионам придется заплатить за создание и модернизацию существующей ресурсной базы. В то же время эксперты отмечают, что «Ласточки» являются альтернативой дорогостоящей скоростной магистрали, которую РЖД планирует построить в Сибири.

«Ласточка» залетела в Сибирь

— инфраструктура —

Пробный полет

В сентябре на Западно-Сибирской железной дороге экспериментально запустили электропоезда «Ласточка» между Новосибирском и крупнейшими соседними городами — Барнаулом, Томском и Омском. Как рассказали в ЗСЖД, цели поездок — оценка технической возможности запуска электричек на постоянной основе и тестирование местной инфраструктуры.

«Ласточка» — семейство скоростных пассажирских электропоездов, которое создано по заказу РЖД на основе модели Siemens Desiro, адаптированной к условиям России. Поезда собирает свердловский завод «Уральские локомотивы», образованный в 2010 году группой «Синара» и немецким концерном Siemens. К осени этого года выпущено свыше 200 составов «Ласточка»: всех разновидностей, их срок службы — 40 лет. Один поезд, состоящий из пяти вагонов, вмещает от 332 до 443 пассажиров в зависимости от конфигурации. Электричка «Ласточка» серии ЭС-1П, совершившая тестовые поездки по Сибири, предназначена для перевозки пассажиров на расстояния до 700 км. Состав длиной 130 м способен развивать скорость до 160 км/ч. При этом электропоезд двухсекционный: он может эксплуатироваться на участках как с переменным, так и с постоянным током.

В случае запуска «Ласточки» время в пути между Новосибирском и соседними городами серьезно сократится, отмечают в РЖД. Так, в сентябре 627 км между Омском и столицей Сибири быстрый электропоезд проехал примерно за 6 часов, сделав две остановки — в Кормиловке и Барабинске. Сейчас время в пути фирменного поезда «Иртыш» на этом направлении составляет около 8 часов 20 минут. Разделяющие Барнаул и Новосибирск 228 км быстрая электричка преодолела за 3 часа 18 минут. Прежний состав, курсирующий по этому маршруту, находился в пути 5 часов 46 минут. Автомобиль этот путь преодолевает за 4 часа. «Расписание движения поездов было разработано с учетом минимального времени в пути при реализации максимальной скорости с учетом существующих возможностей железнодорожной инфраструктуры», — прокомментировали в ЗСЖД.

Цена вопроса

По оценке главы ЗСЖД Александра Грицаца, железнодорожные пути технически готовы к запуску «Ласточек» в постоянном режиме. «Комфорт для пассажиров в таких поездках совершенно другой в сравнении с уже курсирующими на магистрали. Это принципиально иной уровень организации пассажирских перевозок. Именно с этой точки зрения мы демонстрировали возможности поезда регионам. Составы приобретаются будут. На каких условиях — пока обсуждается», — заявил руководитель магистрали на пресс-подходе в сентябре.

ЗСЖД и региональные правительства продолжают переговоры о возможности запуска «Ласточек». В частности, обсуждается вопрос экономической эффективности введения этих поездов, пояснили в минтрансе Омской области. «Мы должны просчитать,



«Ласточка» способна эффективно конкурировать с автобусными перевозками, у которых она «безоговорочно выигрывает по параметрам безопасности и скорости при сопоставимой стоимости»

какие участки на дороге являются наиболее перспективными и экономически целесообразными для запуска данной модели электропоездов», — говорит заместитель главного инженера дороги Сергей Семенякин.

Для эксплуатации и обслуживания «Ласточек» в Алтайском крае нужно подготовить объекты инфраструктуры и кадры, указывают в краевом правительстве, а также построить «отвечающее международным стандартам современное депо», где будет происходить техобслуживание. «Минтранс Алтайского края обсуждает ориентировочный суточный график движения «Ласточек», характеристики движения пригородных электропоездов и поездов дальнего сообщения, пассажирских автобусов, финансовые показатели», — поясняют в региональном правительстве.

Из всех обсуждаемых направлений Западной Сибири в ближайшее время маршрут может быть запущен из Новосибирска в Барнаул, полагает эксперт Института управления и регионального развития РАНХиГС Ринат Резванов: «В пользу этого направления на сегодня заявлено больше аргументов. Если рассматривать пригородно-городской

трафик, то рейс из Новосибирска в Барнаул явно доминирует среди существующих четырех направлений Новосибирского железнодорожного узла — на него приходится порядка 57% пассажирских перевозок».

Ранее на этом направлении РЖД планировала до 2025 года построить магистраль высокоскоростного движения. Согласно базовому и оптимистическому сценариям инвестпрограммы РЖД, на строительство новой железнодорожной линии из Новосибирска в Барнаул планировалось потратить 76 млрд руб. О том, на каком этапе реализации в настоящее время находится проект, РЖД не сообщает. В то же время эксперты говорят, что «Ласточка» может стать альтернативой строительству новой магистрали, так как не нуждается в возведении дополнительной железнодорожной ветки и может курсировать по существующей.

В правительстве Новосибирской области сообщили, что для запуска «Ласточек» по маршрутам между регионом и тремя соседними городами нужно «определить барьерные (узкие) участки в пути следования электропоездов и проработать вопросы по ликвидации данных мест».

Очевидно, что для запуска «Ласточек» нужны не только поезда, но и инфраструктура для их эксплуатации, обслуживания и ремонта, указывает ведущий эксперт компании «Финам менеджмент» Дмитрий Баранов.

Со своей стороны, власти региона могут решить различные административные, хозяйственные и организационные вопросы, уточняет аналитик: выделить землю под объекты для обслуживания составов, переложить коммуникации, обустроить разноуровневые автомобильные развязки с железнодорожными путями, а на это необходимо финансирование. «Стороны могут договориться о паритетном разделении расходов и доходов, что позволит запустить проект и сделать его окупаемым», — допускает господин Баранов.

Синергический эффект

Востребованность скоростных электричек зависит от стоимости билетов, графика движения поездов и уровня комфорта составов, обращают внимание эксперты. «На начальном этапе может потребоваться консолидированная позиция РЖД и властей региона в части формирования промотарифов, которые обеспечат гарантированный пассажиропоток», — говорит гендиректор «Infoline-аналитика» Михаил Бурмистров.

Сейчас «Ласточки» перевозят пассажиров более чем по 30 маршрутам в западной части России, из них почти половина приходится на межрегиональное сообщение. По оценке эксперта «Финам менеджмент», поездка пользуется высоким спросом: например, в середине августа направлением Москва–Иваново воспользовался миллионный

пассажир, а за первый год курсирования по маршруту Санкт-Петербург–Псков–Санкт-Петербург «Ласточки» перевезли 548 тыс. человек при загрузке поездов в 90%. «Перевозки пассажиров на данных поездках весьма перспективны, и это направление нужно развивать и в других регионах страны. Западная Сибирь для этого подходит, и не исключено, что через некоторое время после запуска такого движения оно станет одним из лидеров в стране по числу перевезенных пассажиров и загрузке поездов», — полагает Дмитрий Баранов.

В ЗСЖД отметили, что, согласно опыту эксплуатации поездов «Ласточка» на других железных дорогах, виден «рост объемов перевозок пассажиров уже в первый год их эксплуатации — от 10 до 30%».

Быстрые электропоезда могут дать многое не только конкретным городам, но и регионам в целом, считает Дмитрий Баранов: улучшится транспортная доступность, увеличится трудовая миграция между регионами, снизится аварийность на дорогах и нагрузка на дорожную инфраструктуру, так как «многие автовладельцы пересядут на поезд, отказавшись от поездок на автомобилях между городами». Господин Бурмистров добавляет, что «Ласточка» способна эффективно конкурировать с автобусными перевозками, у которых она «безоговорочно выигрывает по параметрам безопасности и скорости при сопоставимой стоимости».

Из всех четырех городов, которые потенциально может связать «Ласточка», именно Новосибирску развитие скоростного сообщения предоставит шанс на создание полноценной региональной агломерации, рассуждает эксперт из РАНХиГС. «Такой проект впервые был заявлен еще в конце 1950-х годов в рамках Приобского промышленного района. Именно неразвитость транспортного сообщения стала одной из ключевых причин, почему проект так и не состоялся», — рассказывает Ринат Резванов. — Принятый городской генплан до 2030 года во многом перекликается с теми идеями, в основе которых была попытка демографической и индустриальной разгрузки города за счет переноса либо создания новых промпредприятий в 100-километровом радиусе от Новосибирска, в том числе и путем роста численности населения в таких областных городах и поселках, как Черепаново, Кольвань и Ташара».

«Скоростное железнодорожное сообщение повысит подвижность населения, увеличит деловую активность, укрепит территориальное единство и создаст более благоприятные условия для реализации потенциальных экономических и социальных возможностей Новосибирской области», — подтвердили в новосибирском правительстве.

По мнению господина Резванова, организация скоростного движения позволит Новосибирску создать необходимую транспортную связь с областью, которая и станет каркасом агломерации. «Кроме того, эксплуатация поездов, их обслуживание и ремонт потребуют создания соответствующих предприятий, а это новые рабочие места и налоговые поступления в бюджеты всех уровней, то есть запуск такого движения даст импульс местной экономике», — добавляет Дмитрий Баранов.

Илья Галагуз

Карты на стол

— банки —

Сегмент кредитных карт в регионах Сибири за первое полугодие 2019-го вырос на 9% (до 276,9 млрд руб.). Этого показателя является самым высоким по сравнению с прочими видами кредитования. Увеличение количества выданных кредитных карт продолжится до конца года, говорят эксперты. Настроения потребителей от Владивостока до Краснодара одинаковы: хочется жить широко, но финансы не позволяют, отмечают аналитики.

Кредитные карты продолжают набирать популярность у потребителей. По данным Национальной ассоциации профессиональных коллекторских агентств (НАПКА), в первом полугодии 2019-го объем кредитного портфеля в регионах Сибирского федерального округа вырос на 7,2% и составил 1,9 трлн руб. При этом темпы роста кредитования в Сибири за этот период оказались на 1,2 п.п. ниже общероссийских. Самым быстрорастущим сегментом среди всех ви-

дов кредитования стали кредитные карты: рост на 9% (до 276,9 млрд руб.). Рост автокредитов с начала года составил 4%, ипотеки — 8%, потребительских кредитов — 6%.

«Высокие показатели роста выдач кредитных карт относительно других сегментов, за исключением ипотеки, обусловлены простотой и высокой технологичностью этого банковского продукта. Он удобен и для банков, и для заемщиков. Для заемщика это удобный и возобновляемый кредитный ресурс, наличие грейс-периода, различные сопутствующие программы. Для банка удобство заключается в снижении операционных издержек при сопровождении такого кредита», — говорит гендиректор коллекторского агентства «ЭОС» Антон Дмитраков. С одной стороны, банки заинтересованы в росте своего кредитного портфеля, однако с другой — сохраняют риски более высокой дефолтности в случае агрессивного его роста, говорит президент СРО НАПКА Эльман Мехтиев. «Оптимальным в этой ситуации стало развитие сег-

мента кредитных карт, где можно эффективно управлять риском в моменте благодаря управлению лимитом», — отмечает эксперт.

По данным директора по маркетингу Национального бюро кредитных историй (НБКИ) Алексея Волкова, по сравнению с первым полугодием 2018-го, в январе–июне этого года количество новых выданных кредитных карт в Сибирском федеральном округе выросло на 11,5% и составило 879 тыс. ед. (в первом полугодии прошлого года — 788,6 тыс. ед.). Наибольший прирост по количеству выданных новых кредитных карт среди регионов Сибири за первое полугодие пришелся на республику Хакасия — 16% (28,97 тыс. единиц). На втором месте по динамике — Республика Алтай (+15,9%, 9,36 тыс. ед.) и Красноярский край (+15,9%, 151,16 тыс. ед.). На третьем месте — Новосибирская область (+15,5%, 142,54 тыс. ед.). В тройке сибирских регионов с самой низкой динамикой выдачи новых карт — Омская область (+9,7%, 104,07 тыс. ед.), Кемеровская область (+3%, 133,12 тыс. ед.) и Рес-

публика Тыва, где отмечено снижение выдачи новых кредитных карт (–0,1%, 11,62 тыс. ед.).

По динамике денежных объемов выданных новых карт в Сибири за первое полугодие 2019 года лидирует Республика Алтай, где рост составил 46% к аналогичному периоду 2018-го (до 380 млн руб.), сообщает НБКИ. На втором месте — Алтайский край (+42,8%, 5,10 млрд руб.). На третьем — Республика Хакасия (+39,9%, 1,43 млрд руб.) и Томская область (+39,9%, 2,7 млрд руб.). В числе регионов с наименьшей динамикой — Омская область (+32,7%, 4,99 млрд руб.), Кузбасс (+26%, 6,29 млрд руб.) и Республика Тыва — (+14,9%, 550 млн руб.).

Сами банки говорят о резком росте популярности кредитных карт. По данным пресс-службы ВТБ, за шесть месяцев 2019 года банком в Сибирском федеральном округе выдано около 90 тыс. кредитных карт. «Это на 66% больше, чем за аналогичный период прошлого года. В числе лидеров по количеству выданных карт — Иркутская и Новосибирская области, Красноярский край и Куз-

басс», — отмечают в банке. Райффайзенбанк в Сибири за полугодие выдал более 5 тыс. кредитных карт, что на 36% превышает аналогичные показатели прошлого года. Наибольший прирост в количестве карт показали Новосибирск и Омск. В пресс-службе банка «Открытие» сообщили, что в Алтайском крае во втором квартале выдача кредитных карт выросла в три раза по сравнению с первым, в Иркутской области — в 3,5 раза, в Кузбассе — втрое. Динамика прироста выдачи кредитных карт в Сибирском федеральном округе совпадает с общероссийскими темпами, говоря в банке «Тинькофф»: «По данным нашего исследования, по итогам второго квартала рынок кредитных карт России вырос на 94,9 млрд руб. и достиг нового максимума — 1,494 трлн руб. Рост рынка во втором квартале составил 6,8%, с начала года — 13,9%. Объем выданных кредитных карт в регионе растет вместе с рынком, при этом доля сибирского региона в портфеле „Тинькофф“ стабильна на протяжении нескольких лет и сохраняется на уровне 12%».

Однако характер использования кредитных карт меняется, говорит заместитель директора по розничному бизнесу РЦ «Сибирский» Райффайзенбанка Эльвира Емец. «Растет объем повседневных трат клиентов: продукты, рестораны, автозаправки и медицинские услуги. Всего несколько лет назад преобладали более крупные и дорогостоящие покупки», — отмечает она. Чаще всего кредитными картами сибиряки расплачивались в продуктовых магазинах и супермаркетах. Эта категория трат составила около 26–30% от суммы всех транзакций, говорит госпожа Емец. На втором месте — оплаты в ресторанах и кафе (8% от всех транзакций по кредитным картам банка). Не самая частая категория по количеству транзакций, но занимающая второе место по сумме платежей — это магазины одежды (10%). Одинаковую долю в тратах занимают сразу три категории: обслуживание и ремонт автомобилей, транспорт и авиабилеты — по 7%. А вот медицинские услуги и аптеки — только 2%, говорит госпожа Емец.