

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.

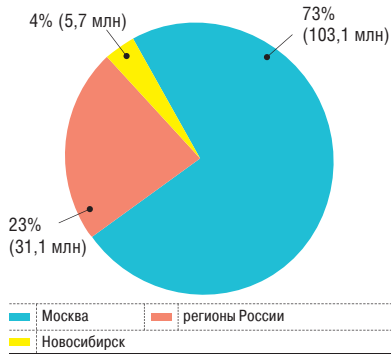
Операционная рентабельность внутренних авиаперевозок последние пять-шесть лет была отрицательной, особенно сложной была ситуация в 2018 году

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 неизменно отразилось на стоимости жилья», — поясняет господин Яковсон. — И чтобы оправдать рост цен, застройщик стал больше вкладывать в качество и идеологию строительства, тем самым реализует 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. Как показывают опыт, особых проблем с реализацией недвижимости высокого уровня и с хорошей локацией у девелоперов не возникает», — полагает собеседник.

В пресс-службе новосибирского застройщика ГК «Расцветай» пояснили, что увеличение предложений в сегменте комфорт-класса связано с изменением структуры рынка недвижимости. «Если, к примеру, лет пять назад во главе угла стоял инвестор (людям вкладывали деньги, покупая квартиры для их дальнейшей перепродажи в новых домах эконом-класса), то в данный момент главенствующие позиции отданы покупателю, который для себя выбирает самое лучшее. Сегодня при покупке квартиры для потребителя важны так называемые „опции за порогом“: соблюдение всех требований безопасности, благоустройство придомовой территории, отделка мест общего пользования, удобные транспортные развязки, наличие всей необходимой социальной инфраструктуры — а это характеристики жилья комфорт-класса», — пояснили в компании.

Лолита Белова