



10 | Цены в зависимости от логистики: что происходит с грузоперевозками и как это отразится на экономике

12 | По складам видно: почему спрос на площади будет расти

Бизнес на выживание

С повышением ставки по ипотеке на новостройки эксперты в Сибири не ожидают роста спроса. Ситуация на первичном рынке, по сравнению с «истеричным ажиотажем» в конце февраля – начале марта, сегодня оценивается как умеренная и поддерживается за счет ранее одобренных заявок по прежним условиям кредитования. Но не исключено, что уже через месяц застройщики столкнутся со снижением числа покупателей жилья и прибыли. Для того чтобы оставаться на плаву, они будут вынуждены предоставлять значительный дисконт на жилье, считают эксперты.

— Конъюнктура —

Ставки по семейной, сельской и дальневосточной ипотекам сохранены на прежнем уровне, сообщило правительство РФ 23 марта. Ставки по льготной ипотеке на новостройки повышены с семи до 12% годовых, при этом изменились лимиты по программе. Для Москвы, Подмосковья, Санкт-Петербурга и Ленобласти лимит увеличен до 12 млн руб., для других российских регионов — до 6 млн руб. Новые условия по льготной ипотеке на новостройки будут действовать до 1 июля 2022 года (до момента, на который пока намечено окончание льготной программы на новостройки) в тестовом режиме.

Льготная ипотека под 12% слишком дорогая для россиян, говорит аналитик компании «Фридом Финанс» Владимир Чернов. По его словам, застройщики столкнутся со снижением спроса и прибыли уже в следующем месяце. Для того чтобы оставаться на плаву, они будут вынуждены предоставлять значительный дисконт на жилье, а учитывая стремительный рост цен на строительные материалы, игроки рынка могут понести очень серьезные убытки, предупреждает эксперт.

Прежде всего сократится инвестиционный спрос на первичном рынке, считает генеральный директор красноярского агентства недвижимости ООО «Франта» Алексей Анучин. «На первичном рынке под льготную ипотеку 12% будут единичные сделки „для себя“, потому что этот уровень ставки соответствует тому, что был до 24 февраля на вторичном рынке. При этом

стоимость квадратного метра в новостройках будет выше», — отмечает он.

Ряд экспертов в то же время считает, что новая ставка поможет поддержать рынок. Покупатели, которые отложили сделки из-за экономической нестабильности, могут сейчас принять решение о покупке жилья. Значимым фактором является повышение максимальной суммы кредита для Сибири до 6 млн руб. «Это позитивный сигнал, которого ждали участники рынка недвижимости. Заградительные ставки по ипотеке значительно ограничивали покупательскую способность россиян, при этом возможность воспользоваться программами с господдержкой есть далеко не у каждого покупателя. Тем не менее банки отметили значительный рост доли выдачи ипотеки с господдержкой до 50–80%. Благодаря повышению кредитных лимитов и ставки в 12% (нижняя граница уровней 2014–2015 годов) ипотечный рынок сможет возродиться и поддержать умеренный спрос. По нашим оценкам, это адекватная поддержка со стороны властей по отношению как к россиянам, так и к застройщикам», — считает аналитик ФГ «Финам» Наталия Пыррева.

Девелоперы, в свою очередь, считают, что льготной ипотеки будет недостаточно для поддержки рынка. «Эта ставка скажется на покупательской способности, она почти в два раза больше той, что у нас была. Мы посчитали, насколько должна увеличиться стоимость квартиры и квадратного метра жилья при условии обновленных ежемесячных платежей по жилищному кредитованию, — разница



Девелоперы считают, что льготной ипотеки будет недостаточно для поддержки рынка

колоссальная, и как поведет себя рынок — сказать сложно. Надо понимать, что одной ставкой рынок не удержишь, должны быть приняты и другие меры регулирования, в том числе на материалы, определяющие себестоимость строительства. Сегодня ставка оторвана от чего-либо. Если рост стоимости жилья будет продолжаться, то и эта ставка не удержит покупательскую способность, люди попросту не осият рыночные цены», — подчеркивает исполнительный директор УК «Группа Мета» Елена Астахова.

Таким решением может стать субсидирование ставки проектного финансирования для застройщиков, считает вице-президент Российского союза строителей, координатор НОСТРОЙ по Сибирскому

федеральному округу Максим Федорченко. «Чтобы новые проекты на первичном рынке не останавливались, необходимо решить вопрос по субсидированию процентной ставки по проектному финансированию, а также чтобы банки пересчитали требования к начальному участию застройщиков: сейчас они очень высокие — 30% и более, так как банки исходят из пессимистического сценария развития рынка. Но это нереализуемое сегодня условие, и оно останавливает застройщиков от новых проектов, в какой-то момент может образоваться дефицит строящегося жилья. Кроме этого, есть вопрос по ограничению срока льготной ипотеки — речь идет про два месяца, а что будет дальше — неясно, нужны более стабильные финансовые инструменты», — пояснил он.

Резкое падение спроса, а вместе с тем и падение средних цен рынка

новостроек случится через три–пять месяцев, считает управляющий партнер DSO Consulting Сергей Дьячков. «Вторичный рынок жилья „просядет“ еще раньше, хотя часть потребителей „перетечет“ на него и будет некоторым образом сдерживать падение цен. Мне часто говорят, что цены на рынке нового жилья не падают никогда, я отвечаю: посмотрите, что было в 1998 и 2008 годах. Сейчас будет страшнее и необратимее», — считает спикер.

Спрос уперся в цены

Пока падения цен на новостройки не случилось, в начале марта стоимость жилья в этом сегменте росла: за месяц (с февраля по март), по данным ЦИАН, средняя цена 1 кв. м в Сибири выросла на 5,4%, сильнее всего квартиры подорожали в Иркутской (+18,7%) и Кемеровской (13,2%) областях.

«После начала специальной военной операции в Украине спрос носит истерический характер, основу сделки составляют клиенты, которыми были получены одобрения банков по прежним условиям. Сбербанк до конца марта пообещал выдать ипотечные кредиты по ранее согласованным ставкам, а на него приходится львиная доля наших клиентов — более 70%», — комментирует Алексей Анучин.

Рост цен обусловлен также высокой ключевой ставкой (28 февраля ЦБ повысил ключевую ставку до рекордных 20%), а также стоимостью привозных материалов, говорит коммерческий директор иркутской компании «Хрустальный девелопмент» Кристина Яковенко. В то же время, анализируя текущие условия экономики, часть застройщиков старается найти выход, не повышая цены на жилье, спрос на которое может сократиться уже в апреле. «Девелоперы начали пересматривать используемые материалы в своих проектах. Мы тоже вносим коррективы — уходим от европейского клинкера, заменяем фиброцементные панели на аналоги. О приостановке или заморозке новых проектов речи нет», — добавляет госпожа Яковенко.

Если в начале марта спрос на первичном рынке эксперты оценивали как умеренный, то уже к середине месяца он стал падать. По данным «Авито недвижимости», к середине марта наблюдалось снижение интереса к покупке квартир в новостройках в большинстве регионов Сибири по сравнению с началом 2022 года. Количество новых объектов, выставленных на продажу на сервисе, также снизилось в большинстве регионов Сибири: Алтайском крае (–33%), Красноярском крае (–20%), Республике Алтай (–16%), Омской (–15%), Иркутской (–3%) и Кемеровской (–2%) областях. Рост количества предложений на рынке наблюдался в Республике Тыва (+60%), Хакасии (+30%),

Томской (+22%) и Новосибирской областях (+9%).

В большинстве регионов выбор на первичном рынке значительно меньше, чем на вторичном, подтвердили в ЦИАН.

Прогноз неблагоприятный

Высокие проценты на проектное финансирование (более 20% в марте вместо 16% в феврале 2022 года), прекращение действия льготной ипотеки под 6%, которая была его драйвером в последний год, а также рост цен на строительство и издержки застройщиков могут привести к сокращению числа новых проектов, полагают эксперты.

В Новосибирской области, как сообщил и. о. министра строительства Алексей Колмаков, на время принятия федеральным центром решений по поддержке отрасли ряд застройщиков приостановил реализацию новых проектов. «Застройщики взяли паузу, чтобы определиться с финансами и возможностями дальнейшей работы. Проекты, которые начаты, будут доведены до конца в полном объеме», — пояснил он.

Доля предпринимателей, оценивающих финансовое положение своей компании как плохое, в России в марте по сравнению с январем 2022 года выросла с 22 до 40%, следует из опроса аналитического центра НАФИ. «Едва справившись с экономическими затруднениями, вызванными пандемией, российские предприниматели вновь столкнулись с финансовыми проблемами — вполне понятно, почему их ожидания на ближайшую перспективу пока носят негативный характер», — пояснил заместитель генерального директора аналитического центра НАФИ Тимур Аймалетдинов.

Между тем в России рассматривается решение о заморозке пополнения реестра проблемных объектов. В этот реестр попадают либо при задержке завершения строительства жилья или передачи ключей от квартир дольщикам более чем на полгода (сейчас там более 700 объектов от примерно 330 компаний по всей стране), либо в случае введения в отношении застройщика банкротных процедур (свыше 1,4 тыс. объектов от 520 застройщиков). Президент фонда «Институт экономики города» Надежда Косарева говорит, что невключение проблемных объектов в реестр, с одной стороны, может быть правильным, но за ними нужен дополнительный контроль, чтобы власти могли следить, действительно ли застройщики смогут завершить объект. «В первую очередь надо спасать объекты, которые уже в высокой степени готовности», — говорит она. Однако, по ее словам, в случае кода застройщик находится в предбанкротном состоянии, мораторий на включение в реестр может быть бессмысленным — это просто затянет проблему.

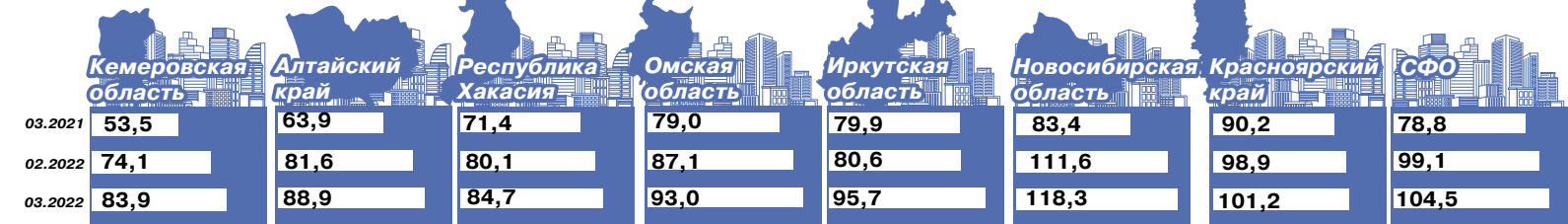
Лолита Белова

ДИНАМИКА СРЕДНЕЙ ЦЕНЫ 1 КВ. М ЖИЛЬЯ НА РЫНКЕ СИБИРИ

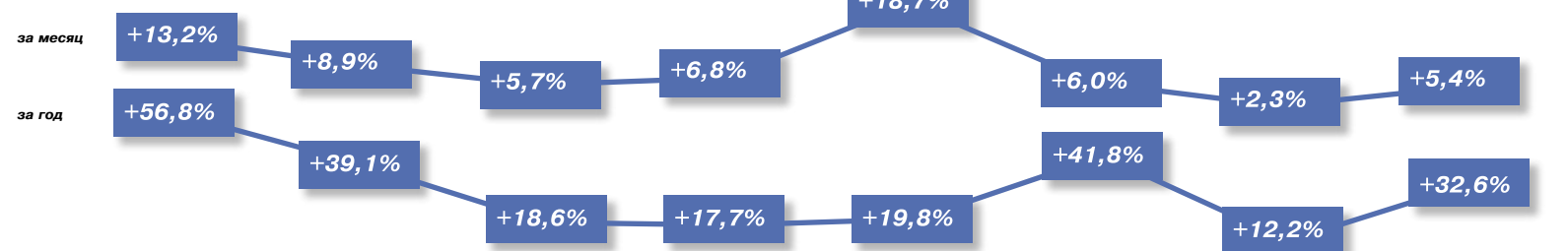
ИСТОЧНИК: ЦИАН.АНАЛИТИКА

ПЕРВИЧНЫЙ РЫНОК

СРЕДНЯЯ ЦЕНА 1 КВ. М (ТЫС. РУБ.)

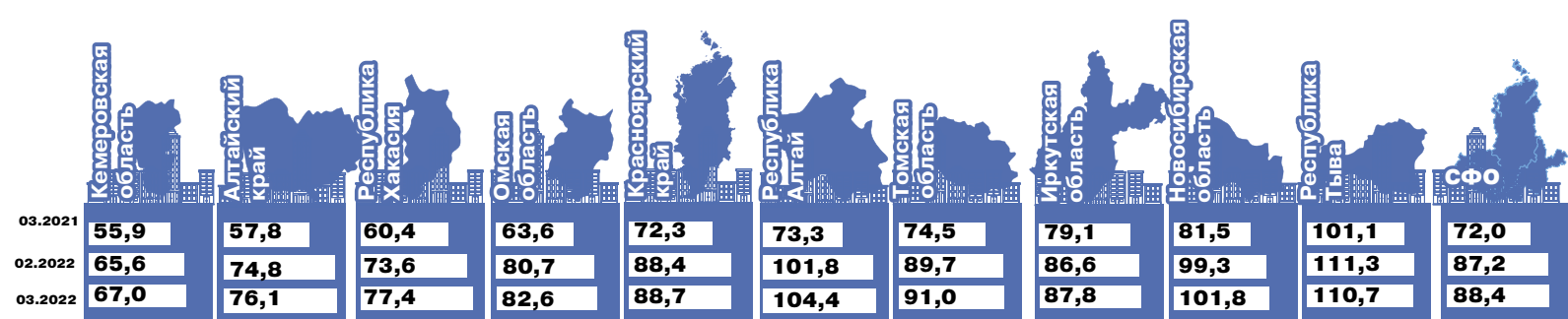


ДИНАМИКА

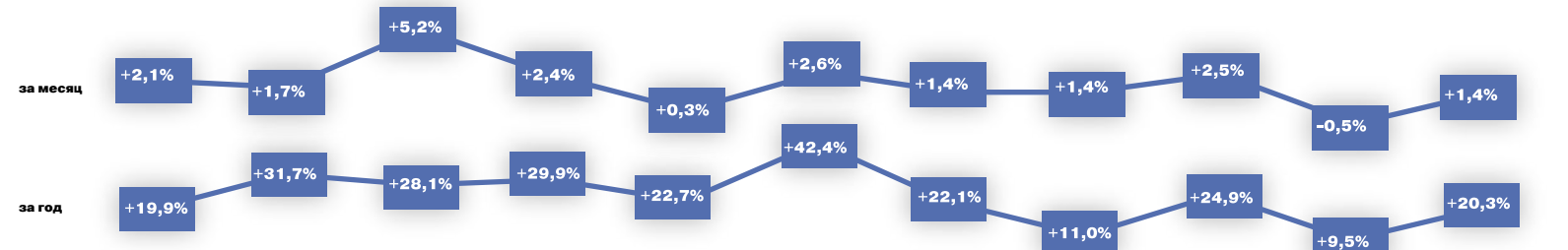


ВТОРИЧНЫЙ РЫНОК

СРЕДНЯЯ ЦЕНА 1 КВ. М (ТЫС. РУБ.)



ДИНАМИКА



Экономика региона

Доставка уходит на Восток

Маршруты в Европу из-за введенных в отношении России санкций парализованы, однако стабильный трафик отмечен в Китай и Турцию. Эксперты ожидают, что объемы автомобильных перевозок в целом в 2022 году сохранятся на уровне прошлого года, так как они станут заменой авиатранспорту. Изменения ожидаются и в области транспортной инфраструктуры. До сих пор основные логистические центры находились в Москве и Санкт-Петербурге, теперь же развитие будет смещаться в сторону востока, считают эксперты.

– Логистика –

Маршруты в Европу из-за введенных в отношении России санкций парализованы, однако стабильный трафик отмечен в Китай и Турцию. Эксперты ожидают, что объемы автомобильных перевозок в целом в 2022 году сохранятся на уровне прошлого года, так как они станут заменой авиатранспорту. Изменения ожидаются и в области транспортной инфраструктуры. До сих пор основные логистические центры находились в Москве и Санкт-Петербурге, теперь же развитие будет смещаться в сторону востока, считают эксперты.

Санкции, которые западные страны ввели в отношении России, существенно повлияли на рынок грузоперевозок. Как отмечают участники отрасли, изменения затронули все сегменты бизнеса — от участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД) до транспортных предприятий, которые перевозят грузы по России. Сегодня сохраняются ограничения по способам международной



Спрос на перевозки из России в начале марта вырос на 23%, в то время как число заявок на перевозки в РФ сократилось на 3%

доставки. Режим «закрытого неба» действует для России с десятками стран, включая государства ЕС. Мировые морские линии ввели ограничения на букинг в российские порты. Речь о Maersk (610 судов), MSC (506 судов), CMA CGM (более 500 судов). Перестали отгружать в порты России Yang Ming, Shipco, NHLA, OOCL. Поэтому значительное число контейнеров находятся в портах транзитимента (перевалки грузов). «В такой ситуации транспортно-логистические компании переориентировали грузы на наземные магистрали», — поясняет заместитель гендиректора ПЭК Вадим Филатов. Этот тренд подтверждает и

руководитель отдела магистральных авиаперевозок СДЭК Ульяна Бурова.

Очередь в 30 км

Однако санкции не обошли и автоперевозчиков. Например, по части международных направлений на сегодняшний день крупнейший в Европе международный автомобильный пункт пропуска Кукурыки — Козловичи (Польша — Белоруссия) оказался заблокирован для проезда грузовых фур с российскими и белорусскими номерами. «Суммарная длина очереди со стороны Польши и Белоруссии составила около 30 км (по данным на 20 марта) с более чем 1000 автомобилей», — говорит генеральный директор ООО «Агент-контейнер» и руководитель комитета по транспорту и логистике Новосибирского областного

отделения «Опора России» Дмитрий Колодаев.

Несмотря на это, в начале марта автомобильные перевозчики увеличили объемы перевозок грузов. «В марте мы наблюдаем рост спроса на доставку. Например, объемы грузоперевозок в Сибирском федеральном округе увеличились на 8% за период с 14 февраля по 14 марта. Связываем это с несколькими факторами: традиционный рост объемов перевозок в праздники, плюс население России и бизнес заранее приобрели товары в преддверии роста стоимости на некоторые категории. Кроме того, малый бизнес и ИП постепенно покидают рынок грузоперевозок, в том числе в Сибири. Клиенты этих компаний и грузопоток перераспределяются между другими игроками», — отмечает Вадим Филатов.

По данным биржи автоперевозок АТЛ.SU, в начале марта относительно того же периода прошлого года на рынке автоперевозок произошел заметный рост спроса: число заявок на перевозки по России выросло на 15%. В международных перевозках наблюдаются разнонаправленные тенденции. «Спрос на перевозки из страны вырос на 23%, в то время как число заявок на перевозки в Россию, напротив, сократилось на 3%, — отмечают в АТЛ.SU, связывая этот тренд с санкциями, а также с отказом ряда компаний от поставок.

Некоторые компании вынуждены отменять запланированные перевозки в связи с нестабильной ситуацией. «Как правило, причиной служат либо недостаток финансов, не позволяющий приобрести обычный объем

закупки по новым ценам, либо риски кассовых разрывов между выручкой от текущей продажи товаров и будущей закупочной ценой сырья для производства или товаров у поставщиков, что вынуждает приостановить продажи до снижения волатильности цен», — говорит руководитель томского филиала ООО «Байкал-сервис ТК» Дмитрий Трофимов. Доставку отменяют компании, ушедшие с российского рынка или приостановившие свою работу. В основном это представители фэшн-ритейла, подчеркивает Ульяна Бурова.

Стабильно идут потоки из Китая и Турции, в этом направлении ожидается двукратный рост спроса в 2022 году. Часть импортеров уже переориентировалась на поставщиков из Юго-Восточной Азии.

«Из-за проблем с логистикой цены на товары будут расти»

– Интервью –

Рынок грузоперевозок сейчас переживает не лучшие времена. Часть контрактов с сибирскими перевозчиками иностранные заказчики разорвали, аргументируя это нестабильной экономической ситуацией. Логисты в условиях введенных Западом санкций делают ставку на Китай, доля товарооборота с которым в округе достигла к 2022 году 72% от общего объема грузовых автоперевозок. Однако рост грузопотока в этом направлении пока также затруднен из-за введенных КНР правил въезда на фоне пандемии. Руководитель филиала Ассоциации международных автоперевозчиков (АСМАП) в Сибири Анатолий Антонов считает, что предпосылок для стабилизации пока нет, и прогнозирует уход с рынка части игроков.



— С какими сложностями столкнулись российские грузоперевозчики и в частности сибирские компании?

— Практически на всех западных направлениях перевозки автотранспортом сейчас серьезно затруднены. Альтернативой транзитным перевозкам через Украину в Центральную и Юго-Восточную Европу может стать транзит через Польшу, Венгрию, Чехию, но разрешения на перевозки через эти страны выделяются Российской Федерации в меньшем количестве, чем требуется нашим перевозчикам. По этой причине Минтранс России установил для перевозчиков квоты, и когда разрешения закончатся, рассчитывать на получение от этих стран дополнительного их количества в сегодняшних условиях не приходится, что будет дальше — сказать сложно. К тому же в конце февраля на Украине находилось около 150 российских и столько же белорусских грузовиков, выполнявших рейсы. Когда в этой

стране было введено военное положение, часть грузовиков была конфискована украинской стороной. Машины забрали, водителей высадили, сейчас они самостоятельно добираются до дома. Мы обратились в МИД и Минтранс РФ с просьбой оказать помощь в возвращении соотечественников.

— А как обстоят дела по другим направлениям?

— Ситуация непростая и там. Например, на южном направлении, хотя доставляемые по нему грузы и не подвергаются санкционному давлению. Проблема есть с пунктами пропуска из-за сложных погодных условий — сильных снегопадов. Сейчас перед пунктом пропуска Верхний Ларс на границе с Грузией уже не одну неделю стоят несколько тысяч грузовиков с российской стороны и столько же со стороны Грузии. Финляндия ограничила вывоз товаров, относя какие-то категории к двойному назначению, в том числе электронику, оборудование. Есть случаи отказов от сотрудничества, расторжения контрактов, но часть партнеров все же продолжает сотрудничать — Турция, Азия.

На российско-китайской границе, в частности в Забайкальске, ограничен грузопоток по инициативе Китая, который в 2021 году из-за пандемии отказался принимать экспортные грузы из России. Всего в настоящее время на российско-китайской границе работают четыре пункта пропуска с Китаем, три из них находятся на Дальнем Востоке в Приморском крае, они в основном осуществляют местные перевозки, пункт в Забайкальске — крупнейший, через него идут грузы на всю Россию и в Европу. Его пропускная способность при заявленной проектной мощности 280 транспортных единиц в сутки сегодня составляет меньше 200 автомобилей. Проблема обусловлена в том числе ограничениями, принятыми китайской стороной из соображений карантина, тарифы на перевозку грузов в города России из Манчжурии значительно возросли. Они еще до украинских событий увеличились в разы. Так, до Москвы из Манчжурии доставка автопоездом стоит от 600 до 800 тыс. руб.

— Сейчас изменились тарифы на перевозку?

— По китайскому направлению ставки в последнее время начали снижаться, но это связано с ограничениями со стороны Китая и проблемами на пункте пропуска в Забайкальске. События на Украине пока никак не повлияли на этот маршрут. Ставки по западным направлениям в Европу после введения санкций пока не изменились. Они еще в период пандемии выросли в два раза — стоимость доставки из Центральной Европы в Московский регион возросла до €4,5 тыс. и более. Я не берусь прогнозировать, в какую сторону тарифы качнутся в ближайшее время, возможно, из-за большого скопления транспортных средств и отсутствия спроса они снизятся. На более низкие тарифы перевозчики могут пойти с целью поддержания существования компаний.

— Грузоперевозчики столкнулись с проблемами в части денежных переводов?

— Конечно. Сейчас невозможно производить расчеты с иностранными партнерами. Возникли проблемы с расчетами за топливо и дорожные сборы, оформлением документов. Непонятно, как будут осуществляться расчеты и в будущем из-за принятого в России ограничения на выдачу наличной валюты — не более \$5 тыс. для юрлиц на полгода. На эту сумму можно отправить в рейс три-четыре машины, а их десятки, сотни у некоторых перевозчиков, то есть предприятия оказались парализованы как минимум на полгода. Наша ассоциация по этому вопросу обратилась к помощнику президента России с просьбой о снижении норматива продажи валютной выручки и установления для международных автоперевозчиков особого порядка получения в российских банках наличной иностранной валюты.

— Как изменились логистические маршруты и цепочки?

— Сейчас больше востребованы южные направления с выходом

через Турцию и в Скандинавию в обезд Украины и Польши. Сократилось предложение по перевозкам грузов из Европы — часть стран отказалась везти что-то в Россию, часть старается договариваться, например, о перевозке грузов до границы, схемы прорабатываются. Также обсуждается вопрос поставок из Индии. Сохраняется грузопоток с Китаем, доля которого в общем объеме международных автомобильных перевозок в Сибири составляет 72%. Я предполагаю, что транзит по этому направлению будет расти, если решится проблема с пунктом пропуска. Сложно будет переориентировать логистику грузопотоков перевозчиками из центральной части России, грузооборот которой до 70% связан с Западом. В связи с этим неизвестно, как поведет себя Китай в сложившихся условиях антироссийских санкций со стороны западных стран. Для сравнения: товарооборот Китая с Россией — около \$100 млрд в год, с США — в пять раз больше.

— Изменились сроки доставки?

— Безусловно. Они увеличились. На этом сказались в том числе простой в ожидании прохождения границы и таможенного оформления грузов. Время простоя на пунктах пропуска автопоездов на западных направлениях в среднем увеличилось до трех-четырех дней. Соответственно, растянулось логистическое «плечо» по европейским направлениям. Теперь вместо шести-семи дней доставка грузов в центральные регионы страны выросла до 10–15. Но по сравнению с Забайкальском это семечки — на границе с Китаем водители живут месяцами. Возникли и визовые проблемы — многие страны просто приостановили выдачу документов.

— Как это скажется на ценах товаров и услуг?

— Думаю, что из-за проблем с логистикой цены будут постепенно расти. До украинских событий в себестоимость товара закладывалось до 22–25% расходов на транспорт.

Сейчас транспортные расходы уже превышают эту величину.

— Есть поддержка со стороны властей?

— Власти разрабатывают ряд решений для помощи отрасли. Так, 12 марта внесены изменения в разрешительную систему в части оформления допусков, лицензий на перевозку грузов, прочих разрешительных документов. Например, увеличены сроки действия лицензий по всем направлениям перевозок — наземных и воздушных. Пока положительный момент — перевозки осуществляются, и они не закрыты совсем. Отрасль постепенно адаптируется к новым условиям.

— На фоне последних событий ожидается уход с рынка части перевозчиков?

— Я думаю, сокращение произойдет, уже сейчас ряд перевозчиков остались без заказов, некоторые из них смогут переориентироваться на другие маршруты, но не все смогут справиться с возникшими трудностями.

— Китайские компании могут заменить европейских перевозчиков, ушедших с рынка перевозок России?

— Считаю, что этого не произойдет. Был подобный опыт несколько лет назад — китайские компании участвовали в пробной перевозке грузов из внутреннего Китая в Россию совместно с российскими перевозчиками. Позже выяснилось, что их не устроили условия перевозки, требования соблюдения водителями режима труда, качество дорог, отсутствие сервиса. Это был первый и пока последний случай. Правда, в Приморском крае китайские перевозчики проявляют активность. Монгольские перевозчики более смелые, но и они не особо едут в Россию, к тому же количество монгольских международных перевозчиков пока не столь значительно, чтобы потеснить российские предприятия на рынке автоуслуг.

Лолита Белова



Господдержка в обмен на стройку

Депутаты Законодательного собрания Новосибирской области внесли ряд предложений по поддержке строительной отрасли в период экономической нестабильности. В числе антикризисных мер — субсидирование ипотеки из регионального бюджета, увеличение лимита проектного кредитования для застройщиков и досрочное раскрытие эскроу-счетов. По мнению парламентариев, эти решения помогут сохранить строительный рынок.

— Инициатива —

16 марта члены комитета заксобрания Новосибирской области по строительству, жилищно-коммунальному комплексу и тарифам обсудили пакет антикризисных мер, которые в настоящее время рассматривают правительство России и регионы для поддержки строительной отрасли. О конкретных инструментах рассказал исполняющий обязанности министра строительства Новосибирской области Алексей Колмаков. «Главная задача сейчас — не допустить остановки строительства. В условиях, когда в феврале этого года была повышена ключевая ставка ЦБ до 20%, стоимость кредитования, в том числе проектного финансирования, возросла. Федеральным центром сегодня принимается ряд решений для сохранения работоспособности и потенциала строительной отрасли», — сообщил чиновник в своем выступлении.

В связи с последними событиями, отметили руководители регионального минстроя, застройщики сообщают о повышении процентных ставок банками по действующим кредитным обязательствам. Уровень роста процентной ставки зависит от степени покрытия средств строительства в соотношении с привлечением средств дольщиков по счетам эскроу. «Чем больше средств на счетах эскроу, тем меньше повышается процентная ставка. Кроме того, застройщики сообщают об отказе в выдаче кредитов по ранее согласованным условиям, которые не прошли стадию финального согласования. Также руководство ряда банков приостановило проведение кредитных комитетов, что исключает выдачу кредитов застройщикам. Правительство РФ в настоящее время решает этот вопрос с представителями банковской сферы», — добавил он.

В течение двух недель с начала событий на Украине федеральными властями были приняты два пакета федеральных антикризисных мер поддержки строительной отрасли (46-ФЗ и 58-ФЗ), включающих упрощение правового регулирования; предоставление займов за счет средств компенсационного фонда строительным компаниям, проектировщикам и организациям, выполняющим инженерные изыскания; в ряде случаев — списание неустоек и штрафов, а также пеней в связи с неисполнением или ненадлежащим исполнением подрядчиками обязательств, предусмотренных госконтрактами; право субъекта заключать контракты с единственным поставщиком; принятие моратория на включение многоквартирных домов в объединенный реестр проблемных домов; упрощение процедуры по внесению изменений в проектно-сметную документацию и результаты инженерных изысканий, получившие положительное заключение государственной экспертизы; упрощение процедуры проведения государственной экспертизы; предоставление земельных участков, находящихся в государственной и муниципальной собственности, без торгов; продление договоров аренды муниципального и государственного имущества без торгов; сокращение сроков предоставления участков под строительство; исключение повторной проверки прав на землю; снижение размера обеспечения по конкурсной заявке от 0,5 до 30% от начальной максимальной цены контракта.

«Подготовлен проект постановления правительства РФ о внесении изменений в постановление №1431, которое предполагает до 1 марта 2023 года исключить обязательную разработку трехмерной модели (BIM-технологии), — пояснил господин Колмаков. — Предлагаемые изменения позволяют минимизировать риски финансовых потерь в результате ограничительных мер на использование иностранного программного обеспечения».

По словам и. о. министра строительства региона, ипотека как основной драйвер развития жилищного строительства будет поддержана. «Специальные ипотечные програм-

мы, в том числе льготное кредитование по ставке 7%, пока продолжают действовать на прежних условиях. В последующем возможен пересмотр ставок льготного ипотечного кредитования, а также условий его предоставления», — рассказал Алексей Колмаков.

«В дополнение к федеральным мерам поддержки строительной отрасли мы подготовили собственный антикризисный проект, который был направлен на рассмотрение в правительство РФ», — сообщил глава минстроя региона.

В числе региональных предложений: продление сроков действия разрешений на строительство и градостроительных планов минимум на два года; сохранение процентной ставки по действующим кредитам проектного финансирования; поэтапное раскрытие счетов эскроу; снятие ограничений в федеральном законе №44 об увеличении суммы контрактов более чем на 30%; перенос сроков восстановления прав обманутых дольщиков с конца 2023 года на 2025-й; возможность оплаты авансовых денежных средств по заключенным госконтрактам до 90% от цены контракта для закупки материалов и оборудования и фиксирования цен; установление размера арендной платы за пользование земельными участками, находящимися в государственной и муниципальной собственности, в целях жилищного строительства в размере земельного налога.

Строительство объектов социальной инфраструктуры на территории Новосибирской области продолжится. Государственные проекты не приостановлены. Объем финансирования на 2022 год составляет порядка 6 млрд руб., но эта сумма может быть проиндексирована в связи с увеличением стоимости строительных ресурсов.

Ценообразование на рынке строительных материалов, по данным министерства, также тщательно отслеживается. Однако в условиях санкционного давления ведомство рекомендует оперативно решать вопросы импортозамещения и производить замену оборудования на отечественные и азиатские аналоги.

В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ

Заместитель губернатора Новосибирской области Сергей Семка подчеркнул, что правительством региона сегодня проводится ряд встреч с представителями бизнеса для совместной выработки антикризисных мер. Таким образом, к примеру, принято решение о предоставлении господдержки до конца текущего года налогоплательщикам, не имеющим задолженности. «Еще в 2020 году нами был составлен список системообразующих предприятий регио-



Депутаты внесли ряд предложений по мерам поддержки строительной отрасли, в том числе о компенсации части процентной ставки по проектному финансированию

на, такой же список составлен правительством РФ. Принято решение о выделении этим предприятиям займов по ставке от 10 до 11% годовых на пополнение оборотных средств. С таким же предложением-просьбой мы обратились к правительству РФ — отнеси данные меры поддержки на наши предприятия и организации из перечня», — сообщил он.

Депутат Вячеслав Илюхин заявил, что предложенные правительством РФ и Новосибирской области меры проблем в строительной отрасли не решают. «Каким будет третий пакет антикризисных мер — таким же популистским или в него все-таки включают реальную помощь отрасли? Я бы также хотел обратить внимание — увеличение стоимости контракта без торгов и упрощение процедуры определения сметной стоимости могут создавать в совокупности почву для коррупции. Сейчас то, что происходит у нас в экономике на фоне санкций, должно было нас отрезвить, и мы должны были понять, что приняты неверные решения и нам надо сконцентрироваться и не принимать популистские решения, а разработать действенные меры для поддержки экономики. Перечень системообразующих предприятий означает, что мы поддержим сейчас крупный бизнес, а как же малый и средний бизнес? Кто им поможет? Мы снова идем к монополизму», — обратился к чиновникам парламентарий.

Сергей Семка отметил, что других механизмов сегодня нет, но все предложения власти готовы рассмотреть. Что касается малого и среднего бизнеса, то принято решение не повышать ставку по программам фонда микрофинансирования, который выдает займы на срок до трех

лет на сумму до 5 млн руб. по ставке от 9%. «Фонд работает, его капитализация — 1,4 млрд руб. Кроме того, Корпорация малого и среднего предпринимательства запускает программу по кредитованию под 8,5%, в случае отсутствия у предпринимателей залога им предоставляют гарантии на получение этих кредитных средств», — прокомментировал он.

Заместитель председателя комитета заксобрания Илья Поляков заинтересовался, не рассматривает ли правительство Новосибирской области программу по поддержке ипотеки. «Для строителей главное — чтобы был спрос, у нас в Новосибирске ранее уже был такой опыт», — отметил парламентарий.

По словам Алексея Колмакова, все меры, которые принимаются регионом, должны приниматься в контексте федеральной повестки во избежание противоречий. «Сегодня на рассмотрении Минстроя РФ находятся четыре вида ипотеки — семейная, сельская и другие. С учетом ключевой ставки банки тоже будут пересматривать свои предложения. Я провел встречу с банком ДОМ.РФ, у них есть определенное беспокойство по этой ситуации, но есть и оптимизм: они не изменили ставки для действующих застройщиков и готовы взаимодействовать с федеральным центром по компенсации этой дельты из-за повышения процентной ставки, готовы предлагать застройщикам персонально, точно алгоритм действий», — прокомментировал и. о. министра.

Депутат Дмитрий Козловский заявил, что процентную ставку по ипотеке из бюджета Новосибирской области необходимо субсидировать в большем объеме. «Я вспоминаю кризис 2008 года, когда при региональном бюджете порядка 80 млрд руб. мы нашли возможность стимулировать процентную ставку в объеме около 1 млрд руб. Сейчас бюджет области — бо-

лее 200 млрд руб. Это необходимо сделать», — подчеркнул он.

Депутат Ашот Рафаелян отметил, что без субсидирования процентной ставки, без поддержки на федеральном уровне спрос на рынке увеличить не удастся. «А если не будет спроса, то не будет и предложения», — сделал вывод парламентарий.

Вячеслав Илюхин предложил проработать с банками вопрос заморозки процентной ставки по программам проектного кредитования для застройщиков по текущим условиям. «Мы не повлияем на снижение ставки, работать себе в убыток они не станут. Мы можем проработать с банками хотя бы то, чтобы ставка не увеличилась. Также необходимо договориться с местными поставщиками стройматериалов о стабильной стоимости. Это придаст стимул строителям быстрее продавать квартиры. Падение строительной отрасли, как ничто другое, отразится на экономике Новосибирской области, ведь у нас нет ни нефти, ни газа», — считает депутат.

Никита Галитаров затронул тему эскроу-счетов. «В 2018 году, когда эта программа заработала, средства дольщиков стали поступать на эскроу-счета, некоторые из этих объектов не введены до сих пор, не потому что затянлось строительство, хотя срок завершения был назначен на 2021–2022 годы, а потому что средства поступали по тем рыночным ценам. Соответственно, из-за роста себестоимости сегодня этих средств стало недостаточно для завершения строительства. Хотелось бы, чтобы правительство РФ рассмотрело вопрос индексации средств на эскроу-счетах хотя бы на процент инфляции», — обратился депутат к правительству.

Сергей Семка обещал рассмотреть это предложение.

Заместитель председателя комитета заксобрания Вадим Агеевко задал вопрос об импортозамещении: «Одна из форм подержи строите-

лей — импортозамещение иностранных компонентов на отечественные и азиатские без прохождения экспертизы. Насколько я понимаю, любые объекты проходят не одну экспертизу, о какой конкретно экспертизе идет речь? Будет ли проводиться предварительный анализ — выдержит или не выдержит замененная деталь?»

По словам Алексея Колмакова, все, что влияет на безопасность и несущую способность, будет, как и раньше, тщательно обследоваться. Речь про комплектующие, оборудование и материалы, которые не могут быть использованы в силу обстоятельств. При этом аналоги будут проходить корректировку в проектной документации с обоснованием и подтверждением безопасности использования при строительстве.

Заместитель председателя комитета заксобрания Евгений Покрыский потребовал разобратсья с резким скачком цен на ряд строительных материалов. «Я понимаю, что в масштабах страны мы не можем гарантировать однозначную стоимость на металл, я говорю про материалы местного производства — песок, щебень, лес. Где наш УФАС, который занимается проверкой, регулированием и соблюдением порядка соответствия цен? Я понимаю — машиностроение, металлы дорожают, но почему цена на песок выросла на 90%? Неужели мы здесь не можем проверить обоснование цен? Эксперты ведь не стали получать зарплату в валюте, давайте проверим на местном уровне, и если цена на материал повышена на 100 руб., то и налог на землепользование необходимо увеличить на 100 руб.», — прокомментировал парламентарий.

От лица региональных застройщиков на заседании комитета выступил руководитель совета Ассоциации строительных организаций Новосибирской области Максим Федорченко. По его словам, с ростом ключевой ставки во всех договорах проектного финансирования выросла процентная ставка. «При этом собранные застройщиком средства, которые он мог бы использовать под 0%, сегодня превращаются в 5–6%. Есть вопросы и по содержанию договоров проектного финансирования — сейчас растут цены на стройматериалы и, соответственно, растет цена продаваемых квартир, но банки дают строителям столько, сколько предусмотрено кредитными лимитами. Их надо увеличивать и прописывать это в договорах кредитного финансирования. Кроме того, из-за роста стоимости стройматериалов сроки завершения проектов срываются, и это тоже не предусмотрено договорами. Также мы считаем, что необходимо разрешить поэтапное раскрытие счетов эскроу, хотя бы при степени готовности объекта на уровне 70%. Если сегодня не раскрывать эти счета и держать средства до конца реализации проекта, мы рискуем их вовсе не достроить, а также не начать новые», — рассказал представитель строительной отрасли.

Председатель комитета Александр Тереп по итогам заседания отметил, что все внесенные предложения будут подготовлены и направлены на рассмотрение в правительство Новосибирской области.



Председатель комитета Александр Тереп по итогам заседания отметил, что все внесенные депутатами предложения будут направлены на рассмотрение в правительство Новосибирской области

Экономика региона

Склады взяли паузу

В Новосибирской области отмечается снижение спроса на площади логистических комплексов. В то же время стоимость готовых зданий и цены на аренду помещений продолжают расти. Эксперты отмечают, что стагнация на рынке временная, и уже к лету прогнозируют увеличение спроса.

— Инфраструктура —

2021 год стал наилучшим для отечественного рынка складской недвижимости — по данным международной консалтинговой компании Knight Frank, в 2021 году по всей стране введено 2,43 млн кв. м площадей. Это на 27% больше, чем годом ранее, при этом на долю регионов, включая Москву и Санкт-Петербург, пришлось более миллиона новых квадратных метров. В число лидеров роста вошла и Новосибирская область.

«Общая площадь российских складов превысила 35 млн кв. м, из них в Новосибирской области расположено около 1,46 млн кв. м всех качественных складских площадей. С объемами строительства в 2021 году 126 тыс. кв. м регион стал вторым в стране, уступив лишь Свердловской области. Из введенных в эксплуатацию площадей 66% предназначены для сдачи в аренду, 17% построены под нужды собственников, а оставшиеся 17% — под требования конкретных клиентов», — сообщает Knight Frank. Особенностью рынка складской недвижимости Новосибирской области консалтинговая компания считает низкую долю свободных складских площадей — всего 1%. По мнению ее представителей, такой показатель говорит об остром дефиците готовых объектов.

С выводами международных экспертов совпадает оценка руководителя отдела складской и индустриальной недвижимости консалтинговой компании «Назаров и партнеры» Евгения Галана. По его словам, на начало 2022 года региональный рынок складской недвижимости испытывал огромный дефицит вакантных площадей в аренду и ликвидных объектов на продажу. «Практически все объекты на рынке были сданы в аренду, и в дальнейшем компании, которые испытывали потребность расширяться или сделать рокировки, не смогли удовлетворить свои потребности», — говорит господин Галан.

Дефицитные ставки

Новосибирский рынок складской недвижимости начал 2022 год ростом как ценовых, так и объемных показателей. Стимулом было стремление удовлетворить потребности логистических и торговых компаний, рассматривавших регион как удобно расположенный хаб в географическом центре страны.

Недостаток складских площадей ожидаемо вызывает рост цен на них как в сегменте купли-продажи, так и аренды. Согласно информации, предоставленной компанией RID



Несмотря на слабеющий потребительский рынок, компании продолжают развитие складской инфраструктуры

Analytics, средние цены ежемесячной аренды производственно-складских объектов с декабря 2020 года по февраль 2022-го выросли на 7,6%. А стоимость помещений, предложенных к продаже на вторичном рынке в этот же период, увеличилась на 13,6%. Сегодня цены соответствуют уровню февраля 2022 года, предпосылок для снижения пока нет, отмечают эксперты компании.

При этом абсолютные цифры арендных ставок существенно зависят от класса складской недвижимости. Эксперт консалтинговой компании «Деловой Новосибирск» Марина Бельх приводит дифференцированные данные месячной и годовой аренды квадратного метра площадей в зависимости от класса складов: средняя ставка за класс «А» сейчас составляет 420–500 руб. в месяц (5040–6000 руб. за год), за класс «В+» — 360–420 руб. в месяц (4320–5040 руб. за год), за класс «В» — 300–360 руб. в месяц (3840–4320 руб. за год) без учета НДС, коммунальных и операционных расходов.

Близкие оценки дает и международная консалтинговая компания

Knight Frank, отмечая различия между механизмами предоставления складских площадей в аренду. Так, в конце 2021 года средневзвешенная запрашиваемая ставка (без НДС) «чистой аренды» (triple net) на склады класса «А» и «В» в регионе составила 5,2 тыс. руб. за 1 кв. м в год. А для проектов класса «А», выстроенных «под заказчика» (built-to-suit), диапазон ставок на начало 2022 года был выше — 6–6,3 тыс. руб. за 1 кв. м в год.

По информации эксперта консалтинговой компании «Деловой Новосибирск» Дмитрия Бельх, в январе и феврале на дефицитном рынке складской недвижимости Новосибирска стали появляться единичные вакансии качественных складов класса «А», «В+» и «В», что связано с планируемым вводом в эксплуатацию новых объектов. «Самыми востребованными традиционно являются склады классов „В+“ и „А“ площадью 1–3 тыс. кв. м, второе место у складов площадью около 5 тыс. кв. м, далее идут еще большие склады — в районе 10 тыс. кв. м», — говорит Дмитрий Бельх. Однако он замечет, что стали поступать заявки на складские площади класса «С» — эксперт объясняет эти единичные случаи

стремлением компаний к снижению расходов на аренду.

Пока игроки в основном занимают выжидательную позицию, так как непонятно — будет ли необходимость расширения складских площадей, будут ли запущены новые проекты, говорит руководитель отдела складской и индустриальной недвижимости консалтинговой компании «Назаров и партнеры» Евгений Галан. В то же время, как отмечает Марина Бельх, сейчас часть компаний, которые планировали переезд, решили отложить эти планы и временно остаться на прежних складах. Эксперт оценивает средний срок такой «заморозки» в три месяца, объясняя эти действия ряда участников рынка перестройкой логистики и попытками просчитать необходимые объемы.

Лучшее, конечно, впереди

Несмотря на неопределенность текущей ситуации, эксперты рынка в целом не склонны давать пессимистические прогнозы. Складская недвижимость является звеном многих производственных, торговых и логистических цепочек, что дает возможность рынку адаптироваться даже к

быстро меняющимся условиям. Однако это не исключает существенных перемен. С учетом значительной турбулентности какие-то игроки с рынка будут уходить, другие же, возможно, займут освободившиеся ниши, полагает руководитель компании RID Analytics Елена Ермолаева.

«Такую ситуацию мы уже наблюдали в 2014 году, когда в свете политической обстановки на рынке складской недвижимости Новосибирска возникли интересные вакансии, но затем рынок стабилизировался», — вспоминает Марина Бельх. По ее мнению, в ближайшие несколько месяцев сложится такая же ситуация — будут освобождаются площади одними компаниями, но тут же их станут занимать другие. Эксперт полагает, что сегодняшняя геополитическая ситуация может привести к смене вектора транспортировки грузов с европейских рынков через восточные направления, и не исключает, что грузопоток через Новосибирск может увеличиться в разы.

Генеральный директор логистической компании AVL Алексей Бонин считает, что Россия переориентирует логистические потоки в пользу азиатских рынков. «Речь идет как о странах

ЕВРАЗЭС, так и ШОС и БРИКС — здесь Новосибирская область с учетом значительной степени готовой инфраструктуры имеет все шансы сыграть роль первостепенного хаба — моста между Востоком и Россией», — убежден господин Бонин.

Он же ожидает дальнейшего развития сложных складских услуг, например, форматов маркетплейсов, комплексной упаковки, а также ставку на ускоренные технологии хранения (развитие кросс-докинговых схем). Эксперт в соответствии с такими запросами прогнозирует востребованность высокотехнологичной складской недвижимости — крупных мультитемпературных мультиматричных комплексов, а также площадок среднего размера — узкоспециализированных или же соответствующих самым высоким стандартам.

Однако, несмотря на то что рынок видит определенные факторы роста, Евгений Галан обращает внимание на то, что сегодня стоимость денег сильно выросла и уровень ставок по кредитам не позволяет выйти на достаточную окупаемость вложений. В результате экономика многих проектов «не бьется».

Игорь Степанов

Доставка уходит на Восток

— Логистика —

С10

При доставке из Китая грузоотправители и перевозчики обмениваются платежами в национальных валютах — рублях и юанях, рассказал господин Филатов.

«Изменения носят глобальный масштаб, и, безусловно, все компании разрабатывают планы действий по работе в новых рыночных условиях. При этом у логистических компаний (так же как и у представителей других сфер бизнеса) сейчас нет четкого понимания относительно хода развития событий и глубины кризиса. В связи с этим на текущий момент можно наблюдать скорее точечные реакции на текущие изменения в виде ситуационных изменений в тарифах, чем реализацию продуманных антикризисных планов. А значит, говорить сейчас о перестройке работы перевозчиков, с моей точки зрения, пока рано», — поясняет Дмитрий Трофимов.

Что касается рынка внутрироссийских перевозок, то число компаний, которые работают по предоплате, увеличилось. Но грузоотправителей, готовых оплачивать полную стоимость доставки сразу, немного. Это связано с усилением финансовой нагрузки на бизнес, в том числе кредитной и лизинговой, говорит Вадим Филатов.

В целом, пока логистика обрабатывает грузы, приобретенные в срочном порядке по «старым» ценам, оценить масштаб снижения экономической активности и грузооборота не представляется возможным, считает Дмитрий Трофимов.

В поисках запчастей

Уже в ближайшее время перевозчики могут столкнуться с проблемой приобретения импортного транспорта, автозапчастей и комплектующих. На российском рынке приостановили деятельность пять иностранных

производителей. Volvo временно прекратил производство и продажи грузовиков. Scania и MAN приостановили поставки оборудования и комплектующих. Производство на заводе в Московской области и поставки автомобилей в Россию приостановил и Mercedes-Benz, продажи автомобилей временно ограничила IVECO. В итоге заморожены сервисные контракты с авторизованными центрами этих производителей. «Такие контракты предполагают оплату технического обслуживания перевозчиками, например, за три месяца или полгода. На этот период возможен ремонт транспортного средства в авторизованном центре на всей территории России. Теперь ремонт и обслуживание перевозчик оплачивает разово, и только после этого сервисный центр приступает к работе», — объясняет Вадим Филатов.

Стоимость комплектующих и автомобилей для зарубежных автомобилей

в период с 24 февраля по 15 марта увеличилась в 2–2,5 раза, приводит пример компания ПЭК. Стоимость обслуживания таких авто может увеличиться на 60–90% по итогам 2022 года, а себестоимость перевозок вырастет на 6–7%. По итогам 2021 года рост ставок на перевозку автотранспортом составил 20%, при этом в первой половине года они оставались стабильными, а затем начали повышаться — с 35,1 тыс. руб. в среднем во втором квартале до 45,3 тыс. в четвертом.

Стоимость логистических услуг в 2022 году, которая зависит от множества факторов, в том числе от лизинговых платежей по транспортным средствам, заработных плат сотрудников, действующих ставок фрахта на автомобили, стоимости топлива, а также общей рыночной и экономической ситуации, также будет меняться. Цены будут расти в той же самой прогрессии, что и инфляция, считают игроки рынка. «В пересчете на рубли

стоимость логистики уже выросла из-за скачка курса валют», — указывает Дмитрий Трофимов.

Сибирь в эпицентре

Изменения, которые происходят в стране из-за событий на Украине, повлекли за собой пространственное смещение транспортной инфраструктуры России в сторону востока, заявил на Красноярском экономическом форуме (КЭФ) президент Центра экономики инфраструктуры Владимир Косой. «На сегодняшний день абсолютно понятно, что будет определенное пространственное смещение в плане транспортной инфраструктуры. И в этой части для сибиряков хорошая новость, потому что так или иначе развитие страны сейчас будет смещаться в сторону востока», — отмечает эксперт.

По его словам, смещение на восток произойдет и в области логистики. До сих пор основные логистические центры находились в Москве

и Санкт-Петербурге, после событий на Украине центром развития может стать Сибирь. «События 2020 года, связанные с пандемией, показали, что наиболее уязвимы для разрыва цепочек, для шока на финансовом рынке центральные регионы. Поэтому если мы говорим о Москве и Санкт-Петербурге, то они, безусловно, сильно пострадают. Если мы говорим о сибирских промышленных городах, то здесь обстановка будет значительно лучше», — резюмировал он.

Ситуация неопределенности на рынке грузоперевозок продлится еще около месяца, после чего кардинально изменится, надеются представители отрасли. Перевозчикам необходимо время для формирования новой стратегии. Отдельные виды перевозок по итогам 2022 года покажут положительную динамику, но и нагрузка на эти потоки можеткратно возрасти.

Лолита Белова