



Все в одной лодке



ФОТО: ЕРА

В преддверии саммита «большой восьмерки», который состоится в курортном городке Лох-Эрн на этой неделе, по всей Северной Ирландии проходят акции протеста. В Белфасте в протестном марше приняли участие около тысячи человек. Еще одна акция прошла в самом Лох-Эрне, в непосредственной близости от места проведения саммита. Протестующие в масках лидеров государств — членов «большой восьмерки» проплыли в лодке по озеру мимо отеля, в котором будет проходить саммит, и международного пресс-центра, который будет освещать мероприятие. Протестующие выступили против уклонения от налогов. Эта тема в связи с чередой скандалов и разоблачений обещает стать одной из главных на предстоящем форуме.

РОМАН ЩЕРБИНИН,

Московская коллегия адвокатов
Lex Collegium, адвокат,
старший партнер



ФОТО: ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА

За должников по ипотеке заплатит государство

Несколькими депутатами Госдумы от партии «Справедливая Россия» был внесен законопроект об изменениях в закон об ипотеке. Народные избранники предложили законодательно закрепить механизм выкупа ипотечных квартир у заемщиков-физлиц, которые не в состоянии дальше выплачивать ипотечный кредит в силу «трудных жизненных ситуаций». К таковым в законопроекте относятся «инвалидность, неспособность к самообслуживанию в связи с преклонным возрастом, болезнью, сиротство, малообеспеченность, безработица и тому подобное, которое заемщик не может преодолеть самостоятельно».

Авторы документа сообщают, что он разработан в целях поддержки граждан, попавших в трудную жизненную ситуацию, путем оздоровления их финансового состояния за счет механизма реструктуризации долговых обязательств, а также в целях стимулирования рынка ипотеки в России и очищения кредитной сферы от безнадежных кредитов.

Предполагается, что выкуп вышеуказанных квартир будет осуществляться государственными или муниципальными органами за счет средств бюджета после письменного заявления неплатежеспособного собственника с просьбой о выкупе его жилья. Если соответствующий орган власти принимает положительное решение, то производится независимая оценка рыночной стоимости жилого помещения, с горе-заемщиком оформляется договор купли-продажи и необходимая для закрытия ипотеки сумма перечисляется банку-закладодержателю. В случае если рыночная стоимость жилья превышает долг гражданина перед банком, то оставшаяся разница перечисляется бывшему заемщику. Если стоимости квартиры не хватает для покрытия долга, то государство компенсирует банку недостающую разницу.

После перехода права собственности на жилье к органу власти, что, естественно, должно быть зарегистрировано в Росреестре, с бывшим собственником квартиры заключается договор социального найма. После чего гражданин продолжает жить в «своей» квартире. При этом бывший собственник будет иметь право осуществить с течением времени обратный выкуп квартиры по рыночной цене и государство будет не вправе ему в этом отказать.

Анализируя предлагаемые законопроект изменения, невольно задаешься вопросом: а какие последствия будет иметь принятие предложенных поправок? Понятно, что инициаторы законопроекта ставили достаточно популистские цели — поддержка людей, попавших в сложную финансовую ситуацию, снижение градуса социальной напряженности, оздоровление ипотечной системы, решение проблемы невозвратных долгов.

Однако представляется очевидным, что принятие названных поправок выгодно в первую очередь банкирам: они смогут более лояльно оценивать платежеспособность потенциальных заемщиков и таким образом масштабно увеличивать свои кредитные портфели. Ведь в случае отсутствия у заемщика возможности выплачивать кредит он может обратиться за помощью в органы исполнительной власти, и те с большой долей вероятности погасят его задолженность перед банком за счет бюджетных денег. Кроме банковского сектора принятие законопроекта будет полезно и строительному бизнесу, поскольку смягчение условий выдачи ипотеки повлечет за собой увеличение покупательского спроса на недвижимость, в том числе на новостройки экономкласса.

В то же время, если предложенные поправки обретут силу закона, основная финансовая нагрузка по их претворению в жизнь ляжет в первую очередь на федеральный бюджет, потому что, по мнению экспертов, муниципальные бюджеты не располагают необходимыми финансовыми ресурсами. Насколько это целесообразно и выгодно государству, должны решить органы государственной власти. Без соответствующего экономического обоснования принятие указанных поправок сложно назвать целесообразным.

Учитывая вышеизложенное, предложенный депутатами законопроект иначе как сырым не назовешь. Пристально внимание следует обратить на финансирование механизмов, которые предлагает указанный документ. При его внесении в Госдуму наряду с основным текстом авторы направили еще и краткое финансово-экономическое обоснование, согласно которому данный законопроект не предусматривает дополнительных расходов, покрываемых за счет федерального бюджета. Данный тезис вызвал закономерное непонимание как у правового управления, так и у профильного комитета Госдумы. В результате чего было предложено вернуть документ авторам ввиду несоблюдения требований закона, а именно отсутствия финансового заключения правительства.

Но даже если не принимать во внимание экономическую подоплеку вопроса, можно констатировать отсутствие в законопроекте четких оснований для выкупа помещений, обремененных ипотекой. И если с инвалидностью и сиротством все более или менее понятно, то остальные критерии вызывают закономерное недоумение у юристов и предоставляют огромные возможности для нечистоплотных заемщиков. Особое беспокойство вызывает формулировка «...тому подобное, которое заемщик не может преодолеть самостоятельно», которая носит оценочный характер.

Кроме того, механизмы оценки рыночной и выкупной стоимости квартиры имеют серьезную коррупционную подоплеку: экспертиза может оценить квартиру дороже, чем она стоит на самом деле, а разница между долгом заемщика и реальной стоимостью квартиры в любом случае компенсируется из бюджетных средств.

Таким образом, сама по себе идея, предложенная депутатами, безусловно, полезна: государство, на мой взгляд, должно оказывать помощь гражданам, попавшим в тяжелую финансовую ситуацию. Но помощь эта должна носить индивидуальный характер во избежание возможных злоупотреблений. Учитывая это, следует определиться с финансированием предложенных законопроектом мероприятий, минимизировать потенциал коррупционных проявлений и установить четкие критерии предоставления государственной помощи.

Вот оно какое, наше лето



ФОТО: ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА

ЕЛЕНА ЛЫСЕНКОВА,
Hospitality In.Comm,
генеральный директор

Сочи — сочное название для гостиничного девелоперского рынка, особенно в последние три года. Каждый в меру своих возможностей приложил руку к созданию единственного в своем роде курорта. При этом чем ближе час икс, тем интереснее развиваются события.

Опросы, которые проводились среди крупнейших мировых гостиничных сетей до 2008 года, демонстрировали нежелание отельеров развивать Сочи как новое направление бизнеса, ведь по всей стране было множество гораздо более понятных регионов, заявленных проектов и переговоров в активной стадии — в общем, была докризисная эйфория.

2008–2009 годы поправили ситуацию: до 80% проектов заморозилось с непонятной датой продолжения, главным образом в связи с отсутствием финансирования, а вот Сочи на их фоне оказался вполне реальным проектом с прозрачным и, что еще более важно, гарантированным дедлайном. Повернулись международные игроки в сторону зимне-летнего курорта и стали заключать договоры, правда, подчеркивая лишним раз свое неверие в коммерческий результат затеи: они все же страховали свои риски неполучения дохода. Но, резонный вопрос, почему они так не верили в успех? Ответ прост: для гостиничного девелопмента требуется уверенность в перспективности и успешности курорта в целом. В мировой туристической терминологии зимним или летним курортом именуется место, пользующееся спросом в течение гарантированных пяти-шести месяцев либо летнего, либо зимнего сезонного спроса.

Что же имеем мы? Летом Сочи и Краснодарский край — традиционно популярное направление, особенно для центральной части страны и Сибири. Отдыхающие прибывают туда по путевкам или курсовкам на 14–21 день. Фактическая же продолжительность сезона в регионе составляет 80–90 дней, никак не дотягивая до 150–180. Что касается зимнего периода, Красная Поляна покрывается снегом с конца декабря до конца марта, позволяя говорить о тех же 80–90 днях зимнего курортного сезона. Однако склоны в Красной Поляне не столь протяженны и комфортны, как те, которыми могут похвастаться, к примеру, Альпы. Вот тебе и задача.

Чтобы Сочи и Красная Поляна стали конкурентоспособными курортами, летним и зимним соответственно, рынок должен предложить потребителям повод для визита. Сочи — единственный по-настоящему теплый морской берег на территории страны, правда, пляж галечный и море теплое лишь 40–50 дней в году, что сильно ограничивает возможности курорта. Только начинаю

развиваться морские прогулки, яхтинг и другие развлечения. Горы в Красной Поляне, как мы уже отметили, также проигрывают европейским Альпам.

То, что в первую очередь отталкивает туристов от курортов, — скука. В нашем случае на сегодняшний день развлечений для детей, взрослых, старшего поколения явно недостаточно. Дискотек, баров, кинотеатров на курорте не хватает, но для активных пеших прогулок или парусного спорта инфраструктура еще не создана ни на суше, ни на воде. О сложностях швартовки яхт в Сочи уже ходят байки.

Климат в Сочи, к сожалению, не так мягок и приятен, как хотелось бы. Он, конечно, лучше Якутска или Хабаровска, но в Сочи в среднем 170 дождливых дней за последние двадцать лет, при этом только четыре месяца в году температура выше +20 градусов. Так что похвалиться благоприятными погодными условиями и предложить возможность провести две недели отдыха без единой капли с неба мы не можем.

ФАКТИЧЕСКАЯ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ СЕЗОНА В СОЧИ СОСТАВЛЯЕТ 80–90 ДНЕЙ, НИКАК НЕ ДОТЯГИВАЯ ДО 150–180

Гостеприимство, отсутствие языковых проблем, открытость и дружелюбие персонала и местных жителей, задающие общую атмосферу курорта, пока тоже «в стадии строительства». С одной стороны, это традиционное место отдыха, и большинство местных жителей понимают, что от их гостеприимства зависит не только туристическая успешность региона вообще, но и их личная возможность зарабатывать, однако для иностранцев отсутствие английского у местных создает серьезные проблемы в путешествии.

Цена — крайне важный вопрос для большинства туристов при выборе курорта. Доступность отдыха — это залог популярности региона на долгие годы. Если москвич захочет завтра прилететь в Сочи, этот вояж обойдется ему в 13–20 тыс. руб., а вот житель Центральной Сибири в июле только на дорогу до Сочи потратит 24–28 тыс. руб., и это при том, что в среднем россиянин на летний отдых позволяет себе тратить 40–50 тыс. руб. Так что сегодня Сочи дороговат для среднестатистического жителя страны.

Доехать до клиента



ИГОРЬ РЕМЕЗ,
«Реминг»,
совладелец,
заместитель
генерального
директора

В столицах и крупных городах России торговые центры розничных сетей уже давно стали обычным явлением. Для населения они часть повседневной жизни. Движение в глубь страны началось сравнительно недавно, и там гипермаркеты еще не столько магазины, сколько популярные места проведения досуга.

Между тем и концепция «единая цена — единый сервис — единый товар», которую по определению исповедует любой сетевой ритейлер, в провинции далеко не всегда эффективна в силу существенной разницы уровня зарплат в центре и регионах. Она также трудно реализуема по причине удаленности от центральных распределительных складов. Положение усугубляют тенденции к сокращению зарплат на фоне ожидания очередной волны кризиса, наметившееся снижение роста ВВП, а также безработица. Проблему рентабельности сети пытаются решить традиционным способом, предлагая поставщикам снижать цены на отдельные партии в различных товарных категориях, предназначенных для регионов. Однако такой путь имеет свои объективные ограничения, обусловленные

возможностями поставщиков и конъюнктурой рынка.

Главная же причина слабого проникновения сетей в регионы — это извечная российская проблема — дороги, качество которых печально известно. Например, строительство трассы «Амур» из Читы в Хабаровск, которая наконец связала Дальний Восток с опорной сетью дорог страны, завершилось только в 2010-м, и магистраль пока не отвечает международным стандартам. Завышенные логистические издержки сводят на нет рентабельность торговых операций и являются главной расходной статьей даже по сравнению с затратами на строительство новых объектов.

СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ «АМУР» ИЗ ЧИТЫ В ХАБАРОВСК, КОТОРАЯ НАКОНЕЦ СВЯЗАЛА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК С ОПОРНОЙ СЕТЬЮ ДОРОГ СТРАНЫ, ЗАВЕРШИЛОСЬ ТОЛЬКО В 2010 ГОДУ, И МАГИСТРАЛЬ ПОКА НЕ ОТВЕЧАЕТ МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ

Учитывая существенный объем инвестиций и туманную перспективу их возврата, движение крупного ритейла в регионы происходит крайне медленно и фрагментарно. Соответственно, наиболее жизнеспособной стратегией продвижения сетей в регионы сейчас и в обозримом будущем является развитие небольших форматов — 1,5–2 тыс. кв. м.

История других стран показывает, что подобная проблема существовала везде. Но в США сеть автомобильных дорог составляет 6,5 млн км. В результате компания Walmart,

на долю которой приходится 10% общей выручки всех участников топ-250 ритейла, разработав логистическую концепцию распределительных центров (РЦ), вокруг которых, собственно, и сформировалась сеть относительно небольших (2–3 тыс. кв. м) магазинов в каждом штате, не сдает позиции уже много лет подряд. В результате более эффективного планирования и распределения остатков товаров по всей цепочке поставки были достигнуты лучшие оборачиваемость товарного запаса, рост розничных продаж и, как следствие, повышение рентабельности. Сегодня клиенты Walmart имеют единый сервис и ассортимент во всех 49 континентальных штатах, а гармоничность экономического развития США от штата к штату — предмет зависти всех федеративных государств в мире.

Китай, самая быстрорастущая экономика в мире, всего за десять лет выстроил более 4 млн км первоклассных дорог, ничуть не уступающих европейским, и это при том, что климатические условия в некоторых частях КНР еще более сложные, чем на Дальнем Востоке.

А общая протяженность автодорог федерального, регионального и местного значения России оценивается Росавтодором в 1,1 млн км (для сравнения: островная Япония насчитывает 1,2 млн км первоклассных автомобильных трасс).

Для всеместного развития в России транспортной инфраструктуры, и прежде всего автомобильных дорог, необходима политическая воля, которая пока не проявилась. При условии активного развития транспортной системы у нас непременно появится мощный драйвер экономического роста — сетевой ритейл, который в силу своей мобильности и гибкости может стать одним из активнейших участников процесса развития экономики страны.