

ленинградская область

«Ленинградская область остается в лидерах по объемам привлечения инвестиций»

За минувший год в экономику Ленинградской области инвестировано больше 262 млрд руб., что на 19% превысило показатель 2015 года. За счет чего растет инвестиционная привлекательность региона, как местные власти поддерживают бизнесменов и какие отрасли экономики предпочитают сегодня иностранные инвесторы? Об этом „Ъ“ рассказал заместитель председателя правительства Ленинградской области **Дмитрий Ялов**.

— от первого лица —

— Ленинградская область вместе с Санкт-Петербургом является вторым по величине потребительским рынком в России и одним из крупнейших рынков Европы, именно поэтому она привлекательна для инвесторов. Какие преференции предоставляет бизнесу правительство области?

— В Ленинградской области действует стабильная и прозрачная система поддержки инвесторов. Инвестируя в развитие бизнеса в регионе от 300 млн руб., предприятие получает право на льготный налоговый период. Ставка снижается до 0% по налогу на прибыль и до 13% по налогу на имущество. Вдостаточной степени технологизирована и сама система предоставления льгот. Решение о введении льготного режима принимается в течение 35 дней. В области также существует четкая система взаимодействия с инвесторами в режиме «одного окна». Бизнесмену не нужно обивать пороги многочисленных кабинетов, а достаточно прийти во фронт-офис Агентства экономического развития Ленинградской области, где ему смогут оказать консультационную поддержку. Инвестпроекты мы сопровождаем фактически в «ручном режиме». Сегодня в портфеле области около 170 инвестиционных инициатив, которые будут воплощаться в жизнь в среднесрочной перспективе, до 2023 года. Заявленный объем инвестиций по каждому из проектов — от 50 млн до 40 млрд руб. Мы ожидаем, что они обеспечат область дополнительными рабочими местами и поступлениями в региональный бюджет.

— Расскажите об иностранных инвесторах Ленинградской области. С какими странами ведется активное сотрудничество?

— Активно инвестируют в развитие производств на территории Ленинградской области компании из Франции, Италии, Финляндии, Германии, Китая, Великобритании, Индии, Литвы, Турции, Эстонии, Бельгии, США, Норвегии, Нидерландов. В последние годы на первый план выходят сферы

строительства, логистики, химического промышленности и агрокомплекса. Ленинградская область остается в лидерах и по объему иностранных инвестиций. Зарубежные средства составляют около 30% от поступающих в экономику частных инвестиций. Тем не менее очевидно, что в последние годы ситуация с приходом иностранных инвесторов существенно изменилась. Крупные зарубежные компании в основной массе локализовались в России и теперь инвестируют в развитие мощностей, переоснащение, модернизацию. Также активными темпами наращивают инвестиции отечественные компании, стремящиеся выиграть за счет импортозамещения.

— Насколько комфортно, по-вашему, иностранным инвесторам работать в Ленинградской области?

— Россия в целом и Санкт-Петербургская агломерация в частности — крупнейший рынок сбыта. Безусловно, в локализации производства в непосредственной близости к этому рынку заинтересованы многие компании. Наш регион помимо наличия доступных территорий, разветвленной логистики и оптимальных бизнес-условий привлекателен довольно гибким рынком труда. Стоимость рабочей силы в Ленинградской области достаточно высока (средняя зарплата приближается к 40 тыс. руб.). Однако современные высокоавтоматизированные и технологичные производства крайне заинтересованы в привлечении высококвалифицированной рабочей силы. Перед ними стоит задача найти не столько большее количество специалистов средней квалификации, сколько меньшее — дорогих высококвалифицированных сотрудников.

Ленинградская область планирует наращивать свое преимущество в кадровой сфере. В систему профессионального образования внедряют стандарты WorldSkills, совместно с крупнейшими производственными компаниями используется система дуального образования.

— Система морских портов Ленинградской области — одна из круп-



ИРИС СЛУЖБА ПРЕССЫ ОАО «ПРИМОРСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РАЙОН»

нейших в России. В универсальном порту Усть-Луга, который находится практически на границе с ЕС, по некоторым данным, планируется создать 20 перегрузочных комплексов. Расскажите о том, как развивается проект.

— Грузооборот порта Усть-Луга по итогам 2016 года составил 93 млн 362,5 тыс. тонн, что на 6% превышает аналогичный показатель 2015 года. Порт показывает опережающую динамику роста не только по Северо-Западу, но и в целом по стране. По объемам перевалки грузов Усть-Луга уже вышла на второе место после крупнейших морских ворот страны — Новороссийска. Дальнейшее развитие портовых мощностей Усть-Луги напрямую связано с возведением индустриального парка рядом с портом. Это будет крупнейшая в области промышленная зона общей площадью 2,6 тыс. га. В парке планируется кластерное размещение групп взаимосвязанных предприятий, использующих как сырьевые грузопотоки порта Усть-Луга, так и продукты их глубокой многоступенчатой переработки. Резидентами парка выступят «Балтийский СП» — завод по производству сжиженного природного газа мощностью в 15 млн тонн в год, а также Балтийский карбамидный завод.

— В регионе активно развиваются проекты государственно-частного партнерства (ГЧП). Крупнейший — строительство областного центра медицинской реабилитации, объем инвестиций в который составит около 2 млрд руб. Какие еще проекты ГЧП имеют высокий потенциал реализации в Ленинградской области?

— Без государственно-частного партнерства сегодня невозможно пред- ставить себе развитие важных проектов в отраслях транспорта, инже-

нерной инфраструктуры, социальной сферы. Как правило, речь идет о сложных, финансово емких проектах с длительным периодом реализации и продолжительным сроком эксплуатации конечных объектов. Для дальнейшего развития ГЧП-проектов необходимо решить ряд вопросов. Во-первых, важно совершенствовать отраслевое законодательство в области тарифного регулирования, в том числе для инфраструктурных проектов. Во-вторых, поднимать уровень компетенций региональных команд. Для этого необходимо усилить подготовку исполнителей среднего звена по специфике ГЧП, активно делиться лучшими и худшими практиками внедрения концессионных проектов, разработать шаблоны для исполнителей. В-третьих, необходимо разделить с инвесторами часть рисков, перейти к выпуску инфраструктурных облигаций, разрешить региональным властям быть созаемщиками наряду с муниципалитетами. И, в-четвертых, на федеральном уровне стимулировать развитие ГЧП-проектов по всем направлениям. Важно совершенствовать нормативно-правовую базу, касающуюся ГЧП, а также разработать четкие методические указания по заключению государственно-частных контрактов для региональных и муниципальных властей.

Как вы верно заметили, правительство Ленинградской области серьезно продвинулось по пути реализации социальных концессий. В рамках прошедшего Сочинского инвестиционного форума губернатор региона Александр Дрозденко подписал ГЧП-соглашение о строительстве и последующей эксплуатации крупнейшего на северо-западе страны реабилитационного центра. Емкость будущего лечебного учреждения составит 300 койко-мест, 120 из которых будут доступны по системе ОМС. В год реабилитации в медцентре смогут проходить до 5 тыс. человек.

Сегодня мы приступаем к активной подготовке концессионного соглашения по строительству в области сети плавательных бассейнов. Благодаря участию частного партнера в ближайшие пять лет мы сможем построить в регионе пять современных спортивных учреждений. Разумеется, только за счет бюджета такой проект был бы трудноосуществим.

— Насколько активно реализуются проекты, связанные с импортозамещением?

— Мы видим особые перспективы экспортноориентированных проектов импортозамещения. Только если мы сможем производить продукцию мирового уровня, мы можем производить ее и для внутреннего рынка.

В Ленинградской области есть план импортозамещения: он предусматривает производство 57 видов продукции. Так, в нашем регионе планируется заместить: инновационные вагоны-цистерны (задействован Тихвинский вагоностроительный завод), буровые платформы (Выборгский судостроительный завод), рыбопромысловые суда («Пелла»), газовые турбины («Сименс Технологии газовых турбин»), автокомпоненты (занято около десяти предприятий), судовую мебель и оборудование из композитных материалов (ГЕСЕР). Регион поддерживает таких инвесторов: предприятия получают региональную льготу по налогу на прибыль и имущество организаций и субсидии.

— Какие уже реализованные инвестиционные проекты являются наиболее крупными?

— Из числа наиболее значимых по объемам привлечения финансирования проектов за последние два года я бы отметил: строительство комплекса наливных грузов в Усть-Луге, расширение производства шин на Nokian Tyres, реконструкцию установки по производству дизельного топлива на заводе КИНЕФ, создание производства по выпуску газовых турбин концерна Siemens, строительство завода по выпуску специализированных цистерн «Тихвинхиммаш».

Ленинградская область остается в лидерах по объемам привлечения инвестиций. По итогам 2016 года в экономику региона было вложено свыше 262 млрд руб. Это на 19% выше показателя 2015 года.

— Есть ли прогноз на текущий год по привлечению инвесторов в регион?

— Мы довольно сдержанно относимся к прогнозам. Уточню, что регион планирует сохранять положительную динамику по объемам привлечения инвестиций, росту доходов населения, индексу промышленного производства.

Чтобы достичь этих целей, правительство Ленинградской области продолжит работать над повышением комфортности инвестирования. Одним из важнейших направлений этой деятельности становится снижение административных барьеров. В идеале мы хотим, чтобы, обратившись в «единое окно» по взаимодействию с бизнесом, инвестор смог получить полный объем государственных услуг. Этот процесс должен проходить быстро, качественно, без бюрократических проволочек. И желательно в электронной форме.

Над этим сегодня в регионе работает отраслевой проектный офис по улучшению инвестиционного климата. В его портфеле десяток приори-

тетных проектов: от модернизации портала для инвесторов до сокращения сроков технологического присоединения к электросетям и выдачи разрешений на строительство новых объектов на территории региона.

— Насколько перспективно дальнейшее развитие в области индустриальных парков?

— В Ленинградской области 13 индустриальных парков общей площадью более 5 тыс. га. Индустриальные парки способствуют скорейшему импортозамещению и являются залогом высокой инвестиционной привлекательности Ленинградской области.

В 2014 году в Ленинградской области был принят областной закон №52 о мерах государственной поддержки индустриальных парков, согласно которому управляющим компаниям индустриальных парков предоставляются налоговые льготы: ставка по налогу на прибыль снижена до 13,5%, по налогу на имущество — до 0%, а также дополнительно предоставляется льготная ставка аренды земельных участков.

В основном на территории региона расположены индустриальные парки типа greenfield. Основные направления деятельности базирующихся на территории индустриальных парков компаний — производство строительных материалов и изделий из пластмасс, деревообработка, машиностроение, обработка металлов, транспорт и логистика, автомобилестроение, химическая промышленность.

Наибольшим спросом у инвесторов сегодня пользуются инженерно-подготовленные участки площадью 0,5–3 га и типа greenfield, увеличивается спрос и на готовые производственные помещения. В целом индустриальные парки Ленинградской области показывают хорошую динамику заполнения. Несмотря на сложившуюся неблагоприятную ситуацию в экономике России, инвесторы продолжают реализовывать свои проекты, а действующие предприятия имеют планы развития и увеличения своих мощностей.

Создание и развитие индустриальных парков обеспечивает повышение инвестиционной привлекательности региона, привлечение новых инвесторов, создание рабочих мест и укрепление экономики в целом. Для Ленинградской области это стратегические задачи, и индустриальные парки выступают современным практическим инструментом по их выполнению. Поэтому администрация региона поддерживает такую модель промышленных зон и способствует его развитию и распространению.

Кира Кочарян

По водному пути

— инфраструктура —

В Ленинградской области располагается одна из крупнейших в России систем морских портов. Статистика Ассоциации морских торговых портов свидетельствует о росте объемов перевалки грузов, но эксперты отмечают, что транзитный потенциал все равно используется не полностью. Необходимо создавать интеллектуальную транспортную систему, которая соединит порты, железные и автомобильные дороги и наладит взаимодействие с таможней.

Грузооборот морских портов России в 2016 году увеличился на 6,7% по сравнению с предыдущим годом и составил 721,9 млн тонн. В портах Балтийского бассейна объем перевалки грузов вырос до 236,6 млн тонн (+2,5%), из них объем сухих грузов вырос до 89,7 млн тонн (+2,2%), наливных грузов — до 146,9 млн тонн (+2,7%). Два порта Ленинградской области показали рост: увеличился объем перевалки грузов в портах Усть-Луга (до 93,4 млн тонн: +6,2%) и Приморск (до 64,4 млн тонн: +8,1%). А вот Высоцк сократил объем до 17,1 млн тонн (–2,2%), порт Выборг — до 1,4 млн тонн (–11,6%). Сбавили темп и другие порты Балтийского бассейна. Большой порт Санкт-Петербург — до 48,6 млн тонн (–5,6%; в основном за счет снижения объемов перевалки нефтепродуктов: –32,3%), Калининград — до 11,7 млн тонн (–7,8%).

Драйвером развития системы морских портов Ленинградской области считается развитие порта Усть-Луга. Компания «Усть-Луга» была создана в 1992 году для строительства на Балтике в Лужской губе Финского залива морского торгового порта мощностью 180 млн тонн грузов в год. В ходе реализации проекта в 2002 году был подписано четырехстороннее соглашение между компанией «Усть-Луга», правительством Ленинградской области, МПС (нынешняя РЖД) и Минтрансом, которое стало прообразом государственно-частного партнерства (соотношение государственных и частных средств — 1:7).

«За 25 лет с нуля на болоте построен крупнейший на сегодня порт на Балтике, включая страны Прибалтики и Финляндии», — рассказала Виктория Федорова, генеральный директор ОАО «Компания «Усть-Луга». — Грузооборот порта достиг почти 100 млн тонн. В ближайшей перспективе



ИРИС СЛУЖБА ПРЕССЫ ОАО «ПРИМОРСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РАЙОН»

Драйвером роста системы морских портов Ленинградской области считается развитие порта Усть-Луга, грузооборот которого уже сегодня достигает почти 100 млн тонн в год

порт Усть-Луга станет лидером в Российской Федерации и войдет в пятерку крупнейших портов Европы. Сегодня это единственный многофункциональный порт, способный обрабатывать любые виды грузов. В порту введено в эксплуатацию 12 терминалов и нефтебаза «Усть-Луга» — конечная точка БТС-2. В стадии проектирования и строительства находятся еще три транспортно-технологических комплекса. Завершено строительство основных объектов инженерной и транспортной инфраструктуры порта. Обеспечено непрерывное паромное сообщение Усть-Луга—Калининград.

По динамике развития Усть-Луга постоянно в лидерах. Конкурентные преимущества порта являются причиной переориентации грузовых потоков из зарубежных портов в Усть-Лугу, вследствие чего грузооборот порта растет. За 2016 год он составил 93,4 млн тонн. Объем перевалки насыпных грузов — 27,8 млн тонн, из них: угля и кокса — 22,3 млн тонн, минеральных удобрений — 3,0 млн тонн, серы, руды и проч. — 2,5 млн тонн. Объем перевалки наливных грузов составил

62,5 млн тонн, в том числе: нефти — 30,1 млн тонн, нефтепродуктов — 30,5 млн тонн, сжиженного газа — 1,9 млн тонн. Перевалка генгрузов — 1,1 млн тонн, из них лесных грузов — 309 тыс. тонн. Перевалка паромных и ро-ро грузов — 1,4 млн тонн. Объем перевалки грузов по железной дороге составил 61,78 млн тонн. Контейнерооборот порта за 2016 год составил 83,9 тыс. TEU.

Порт должен стать основой для развития припортовых территорий по кластерному типу. В рамках программы комплексного развития территории, вошедшей в «Перечень приоритетных проектов Северо-Запада», планируется создание мощного Усть-Лужского индустриального парка. Построен транспортный хаб, где сходятся автомобильный, железнодорожный, трубопроводный транспорт. Рядом — атомная станция. «Это уникальная площадка для создания крупного индустриального парка», — говорит Виктория Федорова. — Комплексное развитие территории предполагается на основе взаимосвязанных кластеров. Среди них можно отметить транспортный, который уже, по сути, существует, и сеилтебный: мы строим город для портовиков и рабочих. Индустриальный парк на основе крупных предприятий по глубокой переработке углеводородов — один из главных драйверов всего проекта. По такому

принципу развиваются все крупные мировые порты, и Усть-Луга идет по тому же пути».

Другие порты Ленинградской области имеют более узкое назначение. Порт Приморск является самым крупным специализированным портом по экспорту нефти и нефтепродуктов в Северо-Западном регионе России. По сути, это конечное звено Балтийской трубопроводной системы и нефтепродуктопровода «Север». Высоцк настроен на перевалку угля и нефтепродуктов (основной объем обеспечивает нефтепродуктовый терминал ОАО НК ЛУКОЙЛ, который осуществляет перевалку светлых и темных нефтепродуктов (производительность — 12 млн тонн в год). Завершены модернизация оборудования и реконструкция причалов угольного терминала порта, благодаря чему перегрузочная мощность увеличилась до 8–10 млн тонн в год, что позволяет принимать суда типа «Панамакс» водоизмещением 83 тыс. тонн. Порт Выборг — старейший порт России, находящийся в черте города, он относительно небольшой. Сейчас там идет реконструкция объектов федеральной собственности, планируется увеличить грузооборот порта до 3 млн тонн в год.

Инфраструктура морских портов включает в себя терминальную составляющую и прилегающую инфраструктуру. В части терминальной составляющей деятельности портов постоянно расширяется и модернизируется: они обрабатывают все больше и больше грузов. А вот с инфраструктурой, которая непосредственно подходит к морским портам, проблем очень много, несмотря на обилие стратегических документов по развитию системы портов в России. «Здесь идет речь об автомобильных и о железных дорогах — узких местах подъезда к морским портам», — отмечает Татьяна Кулакова, директор Центра экономики транспорта НИУ ВШЭ. — К сожалению, прогнозируемые стратегическими документами грузооборот морских портов существенно превышает пропускные способности железной дороги. И этот вопрос остается открытым». По словам эксперта, и рост объемов перевалки грузов недостаточен: контейнеры на коридоре Европа и Китай перевозятся гораздо активнее. «Мы не встроены в эту систему, на нас приходится очень маленький объем — меньше 0,1%, то есть транзитный потенциал никак не реализуется», — констатирует Татьяна Кулакова. — Надо налаживать взаимодействие между железной дорогой и портами.

Нужна автоматизированная система, позволяющая отслеживать грузы в реальном времени и осуществлять перевалку грузов с одного вида транспорта на другой. Необходимо и быстрое согласование, чтобы вагоны не стояли долго в порту и не ждали, когда их обработают. Должна быть интеллектуальная транспортная система». О создании такой системы говорят и на уровне руководства портов, и на уровне руководства субъектов, но структура координации пока не реализована. В крупных портах мира время обработки грузов значительно меньше, чем у нас. Связано это не только с инфраструктурой, но и с работой таможенных служб: у нас пока только обещают режим «единого окна» в портах.

«На уровне отдельного плотного проекта — порта и железной дороги или „умной“ автомобильной дороги — это можно реализовать», — считает госпожа Кулакова. — Потому что на федеральном уровне реализовать такую систему стоит огромных средств. Хотя если вы посмотрите на планы Минтранса, то обнаружите, что они пытаются создать транспортную модель, и министр транспорта Максим Соколов заявлял о том, что разрабатывается система, в которой отслеживались бы грузы. На уровне порта и железной дороги, к нему прилегающей, должна быть система управления как в зарубежных портах. Там очень активная система управления, нам не хватает как раз интеллектуальной составляющей».

Сегодня приоритет транспортных компаний — оптимизация издержек и сокращение транзитного времени, которое стоит денег. Поэтому паромные перевозки из незамерзающих портов Прибалтики имеют и будут иметь преимущество перед портами Ленинградской области и Санкт-Петербурга, предлагает международный паромный оператор Stena Line.

«Для грузовых паромных перевозок российские порты Балтики пока имеют как законодательные, так и технологические ограничения. Самый существенный вопрос — оперативность обработки паромных грузов. Здесь пока не обеспечиваются выпуск машин с парома и их загрузка на борт в течение двух часов, как это делается в наших балтийских портах Вентспилс и Лиепая», — объясняет Оскар Осис, руководитель представительства Stena Line по России, СНГ и Прибалтике.