

ПЕРЕДАЧА ВЛАСТИ
ПО-ХАБАРОВСКИ/11
АНТИКРИЗИСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ/16
ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫМ
СУДОСТРОИТЕЛЯМ
ПООБЕЩАЛИ НОВУЮ ВЕРФЬ/18
БАНКИ ВКЛЮЧИЛИ
«КРЕДИТНОЕ СЖАТИЕ»/20

Дальневосточный федеральный округ

Пятница, 26 июня 2009 года №113
(№4168 с момента возобновления издания)
Цветные тематические страницы №9-24
являются составной частью газеты «Коммерсантъ»
Рег. №01243 22 декабря 1997 года
Распространяются только в составе газеты

Коммерсантъ Восток России

Guide





Генеральная лицензия Банка России № 1481 от 03.10.2002 г. Сбербанк России ОАО. Реклама.

Совместный проект Сбербанка России и фонда «Подари жизнь»

Фонд «Подари жизнь» основан в 2006 году по инициативе Чулпан Хаматовой и Дины Корзун. Целью фонда является помощь детям с онкологическими, гематологическими и другими тяжелыми заболеваниями. Вместе со Сбербанком России Вы можете спасти детские жизни, участвуя в благотворительных программах.

Новый вклад «Подари жизнь»

С 23 марта 2009 года Сбербанк России предлагает новый вид вклада «Подари жизнь» на следующих условиях:

- срок вклада — 1 год;
- процентная ставка — 12 % годовых;
- минимальная сумма первоначального взноса — 10 000 рублей;
- прием дополнительных взносов, а также выдача части вклада не производится;
- из суммы причисленных процентов сумма процентов в размере 0,3 % годовых перечисляется в фонд «Подари жизнь».

Информацию о картах и вкладах Сбербанка России Вы можете получить на сайте www.sberbank.ru или в филиалах Сбербанка России.

Оформить карту и открыть вклад можно в любом филиале Сбербанка России.

Телефоны для справок:

(4212) 794-033

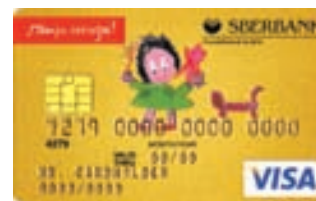
8 800 555 55 50

(бесплатный звонок по России)

www.fesb.ru

Карта VISA «Подари жизнь!» —

первая платёжная банковская карта Сбербанка России с благотворительной программой. Сбербанк России перечисляет в фонд за счёт своих доходов 50 % платы за первый год обслуживания карты и 0,3 % от сумм ваших покупок; со счета Вашей карты — 0,3 % от сумм ваших покупок (3 рубля с тысячи рублей).



Ваш шанс дарить. Их шанс надеяться.

На сайте www.podari-zhizn.ru Вы найдете информацию о поступивших и израсходованных фондом средствах.

Сбербанк. Всегда рядом





МАРИЯ НЕЧИПОРУК,

РЕДАКТОР GUIDE

«ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ»

ДЕПРИВАТИЗАЦИЯ ДЛЯ СЛАБЫХ

В последний месяц с подачи федеральных властей активизировались попытки административными методами реанимировать экономику. Бывший хабаровский губернатор Виктор Ишаев, два месяца назад назначенный полномочным представителем президента в Дальневосточном федеральном округе, добился решения премьера о смене собственника и фактической передаче государству одного из крупнейших предприятий региона — Амурского судостроительного завода. Другим примером фактической деприватизации при участии полпреда является передача в аренду госкомпании мощностей простаивающего Лермонтовского ГОКа, собственника которого местные власти не могли найти до вмешательства президента.

Впрочем, пока так называемая национализация проблемных предприятий, несмотря на громкие обещания, не вывела их из кризиса. Деятельность АСЗ практически блокирована огромными долговыми обязательствами и устаревшими мощностями. Запуск добычи и производства вольфрама на Лермонтовском ГОКе не возможен без возврата Роснедрами лицензии предприятию. Единственный на Дальнем Востоке производитель металлопроката — «Амурметалл»

Все предпринимаемые региональными властями действия носят скорее социальный, чем экономический характер: государство участвует в судьбе предприятий, сотрудников которых больше некуда трудоустроить. А вот участники реального сектора экономики региона — транспортники, энергетики, недропользователи, ритейлеры — борются с последствиями кризиса самостоятельно и даже строят оптимистические планы на ближайшее будущее.

ПРЕЗИДЕНТСКИЙ ГАМБИТ В КОНЦЕ АПРЕЛЯ НА ПОСТ ПОЛПРЕДА ПРЕЗИДЕНТА В ДФО ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ВПЕРВЫЕ НАЗНАЧИЛ ГУБЕРНАТОРА — ГЛАВУ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ ВИКТОРА ИШАЕВА. ЭКСПЕРТЫ НЕ ИСКЛЮЧАЮТ, ЧТО В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ПОЛПРЕДСТВАМ МОГУТ ПЕРЕДАТЬ НЕКОТОРЫЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ФУНКЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЦЕНТРА. МАРИЯ ПЕТРОВА

Виктор Ишаев стал четвертым полпредом президента на Дальнем Востоке и первым из российских губернаторов, назначенных на такой пост. В случае с назначением господина Ишаева были нарушены практически все неписанные правила подбора полпредов президента в федеральных округах. Ранее полпредами, как правило, становились либо выходцы из силовых структур, либо члены федерального правительства. Исключением был полпред в Дальневосточном федеральном округе с 2005 по 2007 год Камиль Исхаков, занимавший до того пост мэра Казани и никак по роду своих занятий не связанный с Дальним Востоком.

Подход к подбору кадров был связан с тем, что президентские полпреды должны были быть как можно более независимыми от местных элит. Но в случае с новым назначением господина Ишаева его тесная связь с Дальним Востоком пошла ему скорее в плюс. Так, пресс-секретарь президента Наталья Тимакова подчеркнула, что «Виктор Ишаев — человек, который всю жизнь работал на Дальнем Востоке и знает проблемы региона. Его опыта хозяйственной деятельности должно хватить для решения задач, которые стоят сейчас в регионе».

В числе основных задач, требующих «опыта хозяйственной деятельности», которыми предстоит заниматься нынешнего полпреду президента — это завершение подготовки к саммиту АТС, который пройдет во Владивостоке в 2012 году. Для того чтобы контролировать ход строительства и сдачи объектов, полпред в ДФО назначил одного из своих замов координатором строительства объектов саммита. В интервью Guide Виктор Ишаев сказал, что задача полпредства «вместе со всеми участниками строительства, вместе с контролирующими организациями, помогать делать все необходимое, чтобы объекты были сданы в срок». Кроме того в ближайший месяц полпред намерен «ездить по территориям и знакомиться с проблемами дальневосточных субъектов РФ».

Вместо Виктора Ишаева на пост губернатора Хабаровского края президент РФ предложил кандидатуру зампреда краевого правительства, министра промышленности, транспорта и связи Вячеслава Шпорта. Ранее господин Шпорт в течение двух сроков избирался депутатом Госдумы от северной части Хабаровского края.

Политолог Григорий Говорухин считает, что, назначив на пост губернатора Вячеслава Шпорта, президент РФ успешно решил проблему поиска преемника Виктора Ишаева. По словам эксперта, человек, присланный федеральным центром с запада, «воспринимал бы роль губернатора Хабаровского края как понижение», «Шпорт — свой человек и его назначение вполне логично».



ХАБАРОВСКИЙ ГУБЕРНАТОР ВЯЧЕСЛАВ ШПОРТ ГОТОВ ПРОДОЛЖАТЬ ДЕЛО, НАЧАТОЕ ВИКТОРОМ ИШАЕВЫМ

Лидер хабаровского регионального отделения КПРФ, депутат законодательной думы Хабаровского края Анатолий Дронченко уверен, что с уходом Виктора Ишаева роль и значение губернатора заметно снизится. «Вячеслав Иванович, несмотря на то, что он давно известен московской элите, президенту и премьеру, не будет иметь такого влияния, как Ишаев. В своей политике он будет опираться больше на Москву», — сказал Анатолий Дронченко.

С этим мнением не согласен сенатор Виктор Озеров, который уверен, что нынешний губернатор Хабаровского края, «хорошо знающий территорию края и его проблемы», сохранит преемственность власти. «В своей работе нынешний губернатор будет опираться на политику социально-экономического роста, заложенную Виктором Ишаевым, и вместе с этим будет выступать со своими инициативами по тому, как улучшить жизнь в крае», — сказал сенатор. Господин Озеров уверен, что конструктивные отношения с федеральным центром, которые способен выстроить господин Шпорт, также могут быть полезными для региона. В качестве примера он привел тот факт, что Вячеслав Шпорт, находясь на посту краевого министра промышленности, транспорта и связи в кратчайшие сроки решен вопрос по долгам федерального центра КНААПО. «Это говорит о том, что человек привык действовать, а не говорить. А

также о том, что его в федеральном центре знают», — заявил господин Озеров.

Политолог Григорий Говорухин считает, что судить о господине Шпорте как о губернаторе можно будет нескоро, поскольку «ему необходимо освоиться». «За то время, которое он входил в краевое правительство, создать свою команду он не успел. Но Шпорт — человек из окружения Ишаева. Поэтому его командой будут представители команды губернатора», — считает господин Говорухин.

Известно, что в настоящее время Вячеслав Шпорт переназначил практически всех министров краевого правительства, работавших под руководством Виктора Ишаева. На одной из пресс-конференций губернатор Хабаровского края признался, что в регионе ощущается «нехватка профессиональных чиновников». Поэтому он до сих пор не может подобрать кандидатуру на должность краевого министра экономического развития, которую ранее занимал перешедший в полпредство Александр Левинталь. Господин Шпорт сказал, что могут возникнуть проблемы с подбором кандидатуры на пост вице-губернатора, в случае если действующий — Владимир Сыркин — перейдет в аппарат полпреда президента в ДФО.

По словам Вячеслава Шпорта, в числе его приоритетов — работа с правительством Хабаровского края по смягчению кризисных явлений, которые отрицательно повлияли на экономику региона. ■



«КО ВСЕМ СЛОЖНЫМ ВОПРОСАМ НУЖНО ПОДХОДИТЬ С ПРОСТЫМИ РЕШЕНИЯМИ» ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ПРОДОЛЖИТ ВЫСТРАИВАТЬ ДОБРОСОСЕДСКИЕ ОТНОШЕНИЯ С КИТАЕМ И ЯПОНИЕЙ И ЖДЕТ ОТ ПАРТНЕРОВ ИНВЕСТИЦИЙ НЕ ТОЛЬКО В НЕФТЕГАЗОВУЮ ОТРАСЛЬ, НО И В СОЗДАНИЕ ПЕРЕРАБАТЫВАЮЩИХ ПРОИЗВОДСТВ. ОБ ЭТОМ ПОЛНОМОЧНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА РФ В ДФО ВИКТОР ИШАЕВ РАССКАЗАЛ Ъ-GUIDE В РАМКАХ ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИИ ДЛЯ РЯДА ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ СМИ.



ВИКТОР ИШАЕВ,

ПОЛНОМОЧНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА РФ В ДФО

GUIDE: Одним из значимых событий сразу после вашего назначения стало проведение в Хабаровске саммита Россия—Европейский союз. Как вы оцениваете подготовку региона к этому мероприятию?

ВИКТОР ИШАЕВ: Для нас такое мероприятие это своего рода экзамен. Провели один саммит, впереди подготовка к саммиту АТЭС во Владивостоке, который более значимый, в нем будет принимать участие 21 государство. Саммиту, проведенному в Хабаровске, президент России Дмитрий Медведев дал высокую оценку готовности, а его оценка была основана на мнении высоких гостей. Можно с уверенностью сказать, что экзамен мы выдержали. Это говорит о том, что на Дальнем Востоке могут решать такие задачи. Теперь эстафета передается Приморскому краю, но это все равно в нашем Дальневосточном федеральном округе. Соответственно, будем готовиться к проведению уже более сложного и масштабного мероприятия.

Г: Накануне саммита Россия—ЕС президент Дмитрий Медведев провел в Хабаровске совещание с руководителями дальневосточных территорий и членами правительства по вопросам приграничного сотрудничества и торговли. Каковы его итоги?

В. И.: Сегодня Дальний Восток России очень слабо связан по поставкам с другими регионами страны. По разным оценкам экспертов, доля Востока России составляет от 3,5% до 6 % от всей продукции, которую производит Дальний Восток и поставляет на общероссийский рынок. Остальная продукция потребляется внутри ре-

гиона или отправляется на экспорт. Дальний Восток — это территория, которая существенно зависит от экспортных поставок. Нас также не устраивает структура и динамика поставок. Например, если посмотреть на динамику экспорта с Китаем, то, действительно, экспорт прирастает, товарооборот сегодня составляет практически \$ 57 млрд. Но если раньше в общем объеме экспорта доля машин и механизмов доходила до 28%, то сегодня всего лишь 8%. Мы приобретаем все что угодно, а поставляем в Китай нефть и необработанный лес (почти 67% от всего объема экспорта). Необходимо увеличивать в доле экспорта продукцию с высокой добавленной стоимостью и глубокой степенью переработки. Пока, к сожалению, этого нет. Эти серьезные вопросы и обсуждались на совещании с президентом РФ. Нельзя просто сидеть и ждать, когда государство придет и решит все проблемы. Государство свои функции выполняет, поддержку и межбюджетные отношения обеспечивает, но надо и самим что-то в регионах делать. Не может быть постоянного иждивенчества. Безусловно, федеральный центр помогает, но должно быть движение навстречу на условиях софинансирования. Только консолидация всех муниципальных, субъектных и федеральных сил может дать движение вперед. По-другому быть не может. И прежде чем задавать вопросы, нужно доложить, что сами сделали. Конечно, что-то делали, но не всегда все получается, и государство это прекрасно понимает. Тогда надо объединяться и работать вместе для достижения одной цели, только в этом случае можно добиться результата.

Г: Недавно вы провели встречу с японскими бизнесменами. С какими предложениями они приезжали на российский Дальний Восток?

В. И.: Япония — наш давний, традиционный партнер. Сегодня Дальний Восток получает достаточное количество инвестиций, в том числе и из Японии. Но в основном это нефтяные и газовые проекты, которые им очень необходимы, несмотря ни на какие экономические или политические разногласия. Далее экспорт биоресурсов и необработанного леса. Но нам интересно, чтобы они приходили на Дальний Восток как инвесторы в те отрасли, которые сегодня занимаются переработкой и новыми технологиями. Пока этого не происходит. Наши экономики взаимодополняют друг друга. У нас есть мощная ресурсная составляющая, а у них — технологическая база, новые технологии и новейшее оборудование. Надо это соединять,

но пока у японцев есть желание брать наше сырье, выпускать готовую продукцию и поставлять ее на рынок, в том числе и наш. Конечно, государство должно принимать все необходимые меры, чтобы реализовывать у себя предприятия глубокой переработки. Если мы берем нефть, то это должна быть нефтехимия, если газ, то газохимия. Например, если Финляндия из одного куба древесины получает \$236, то Россия не больше \$50, потому что отдаем все полуфабрикатом. Сегодня мы должны организовывать свое перерабатывающее производство. Японцы приезжают, изучают обстановку, присматриваются, но пока их инвестиции в общем объеме малозначимые. Совместные предприятия постепенно исчезают как форма организации и существования бизнеса. Организация «РОТОБО» включает в себя крупнейший бизнес, имеющий серьезные капиталы и кредиты. Если у нас стоимость потребительских кредитов за 20%, то у них 1—3%. Конечно, на таких условиях можно было бы работать, но пока в этом направлении мы сотрудничаем недостаточно. Нельзя обвинять японцев, что они не дают нам инвестиций. Если не дают, значит, это наша недоработка, чего-то мы не сделали. Должны быть какие-то пакетные предложения и более продуманная государственная политика, которая должна быть и в отношении регионов. Зачастую регионы не являются субъектами, которые могут выступать от лица государства, они чаще действуют на этом рынке, конкурируя между собой. Каждая территория предлагает свою продукцию и иногда демпингует, чтобы ее продать. Это не правильно, но не редко сама ситуация заставляет действовать подобным образом. А более взвешенная вертикаль государственной политики во внешнеэкономических отношениях должна все расставить на свои места. Возможно, необходимо вернуться к такой форме взаимодействия, когда государство определяет конкретный круг посредников и доверяет им действовать от своего имени. Японская сторона говорит, что мы подняли таможенную пошлину на вывоз необработанной древесины и нашу нишу постепенно занимают другие государства. Но японцы пришли заботиться не о нашем месте на мировом рынке древесины, а прежде всего о себе. Нашу нишу полностью занять нельзя, у нас другая древесина, прежде всего, хвойных пород, которая идет на наружную отделку, домостроение, и ее сегодня нельзя заменить южными породами, но доля истины в их словах все же есть. Тем не менее мы должны бороться за рынок и наше место на нем.

Мы обсудили с японской делегацией эти вопросы, но нам важно продвигать и отстаивать свои интересы, а не работать на то, чтобы просто им понравиться.

Г: Какие, на ваш взгляд, государственные меры будут способствовать снижению оттока трудоспособного населения из регионов округа, повышению привлекательности Дальнего Востока?

В. И.: Ко всем сложным вопросам нужно подходить с простыми решениями. Мы пытались всегда решать их у себя на территории в то время, когда я работал губернатором. Мы порой находили эти решения, отвечая на нужды людей. Что человеку нужно, чтобы он жил на этой территории? Ему необходима хорошая работа, достойная заработная плата, получение жилья в ближайшее время. Человеку нужно, чтобы его окружала нормальная инфраструктура: спортивные заведения, театры, и чтобы города не были похожи на Грозный после бомбежки, а чтобы были хорошие качественные дороги, красивые фасады, места отдыха для взрослых и детей. Если всего этого не будет — мы не удержим людей. Ни в какие времена за идею люди здесь не жили и не работали. Если Столыпин проводил реформу, то он давал переселенцам по 100 руб., бесплатную землю и инвентарь. Конечно, никто не говорит, что в Магадане будет жить столько же народу, сколько в Москве. Но в Магадане должно жить столько людей, сколько требует экономика. Я могу сказать, что у нас были периоды, когда Хабаровский край, Еврейская автономная область в течение ряда лет имели плюс по миграции. Люди ехали в эти регионы.

Мы готовы показывать и рассказывать, что нужно делать для того, чтобы люди приезжали. Если вы строите хорошие современные, например, медицинские центры, приглашаете людей, при этом обязательно предлагая им квартиры, то они к вам придут. Если вы просто развесите лозунги у себя на домах: «Люди, приезжайте к нам!», то никто не придет. Обязательно нужно строить жилье. В Хабаровском крае есть молодежная программа с 2000 года. Из краевого бюджета здесь финансируется стоимость квадратного метра. Стоимость жилья по этому программе — на 40% ниже вторичного рынка. А от этой суммы оказывается финансовая помощь. В 2008 году молодым семьям оказали помощь в размере 60% от стоимости жилья, полностью сданного под ключ, при этом с детскими площадками во дворе. Стоимость квадратного метра была 12–13 тыс. руб. Действует в Хабаровском крае программа «Доступное жилье» для

работников социальной и бюджетной сферы. 75 тысяч квадратных метров доступного жилья мы сдаем в этом году в Хабаровском крае — это примерно полторы тысячи квартир. Это достаточно много.

В прошлом году в Комсомольске-на-Амуре сдавали диагностический центр — сразу построили дом на 63 квартиры, чтобы набрать людей. Иначе никакого притока не будет. В Хабаровске сейчас строится федеральный центр сердечно-сосудистой хирургии. В плане стоит выделение 40 квартир, чтобы набрать новых специалистов. Я уверен, что они приедут из других территорий сюда.

Г: Жилищный вопрос — один из самых острых для всего Дальнего Востока. Какие пути решения данной проблемы вы видите?

В. И.: Органы власти должны работать с банками и брать гарантии, риски на себя. Тогда можно договориться по кредитной ставке, которая будет равна инфляции — 13–15%, не больше. В таком случае новое построенное жилье будет по стоимости ниже вторичного рынка. Оно будет ликвидным. Что касается ветхого жилья, то, конечно же, надо ставить вопрос, чтобы государство помогало субъектам. Мы помним, как осваивался Дальний Восток, Север — это сплошные бараки. Строительство шло по принципу — сначала предприятия, а потом жилье. В Хабаровске также полно бараков. Одно время государство выделяло значительные средства Татарстану на решение вопросов с ветхим жильем. Я думаю, что в федеральной целевой программе «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Забайкалья» чем-то придется поступиться, чтобы появилась строчка — переселение из ветхого жилья.

Г: С чем связано ваша инициатива учреждения должности заместителя полпреда под контроль строек саммита АТЭС?

В. И.: Слово «контроль» — лишнее. Сегодня реализуется федеральная программа по строительству объектов саммита АТЭС во Владивостоке, где задействованы многие федеральные структуры. А это значит, что полпредство должно координировать работу этих структур. Я согласовал введение единицы заместителя полпреда по этим вопросам. Это не дополнительная единица, а из числа существующих замов. Мы сейчас пересматриваем полномочия существующих заместителей. Один заместитель будет заниматься вопросами, связанными со строительством объектов саммита. Мы не будем подменять строителей и различные органы власти. Наша задача — вместе со всеми участниками строительства, вместе с контролирующими организациями, помогать делать все необходимое, чтобы объекты были сданы в срок.

Г: Предыдущий полпред президента РФ в Дальневосточном федеральном округе выступал категорически против самостоятельности Еврейской автономной области и предлагал объединить область с Хабаровским краем. Ранее вы неоднократно высказывались против данной идеи. Не изменилась ли ваша позиция по этому вопросу после назначения на должность полпреда президента РФ в ДФО?

В. И.: Сегодня объединение — абсолютно преждевременно. Сегодня — это неприемлемо. Этот вопрос имеет не только экономические, но и политические корни. Я свою позицию от смены работы не меняю. Вообще, если говорить серьезно, такое количество субъектов федерации

с точки зрения управления — очень проблематично. Да, необходимо субъекты укрупнять. Но нужно смотреть какие плюсы и минусы получим. А не перевесят ли минусы те плюсы? Что решит объединение Хабаровского края и Еврейской области? Вот если спросить, зачем они разъединялись? Зачем Чукотка выходила из состава Магаданской области, Корякский автономной округ из состава Камчатской области?

Не бывает такого, сегодня отрезал, а завтра присоединил. Решения по укрупнению будут стоять на повестке дня, но к этому нужно подходить по-государственному. Сегодня мы к этому не готовы. К тому же система объединения — демократическая. Люди сами должны высказаться в двух субъектах за объединение, затем к такому же мнению должны прийти органы власти двух субъектов.

Г: Каковы ваши планы на ближайший месяц?

В. И.: Я буду ездить по территориям, знакомиться с проблемами. Я знаю всю статистику, динамику развития всех регионов, бывал на всех территориях и не единожды. Но лично хочу посетить регионы, чтобы на месте изучить вопросы подготовки к зиме, вопросы функционирования экономики в условиях кризиса. Начну с Магаданской области, потом посещу другие территории. В конце июня — начале июля нас ждут два важных мероприятия. Первое — это проведение Совета при полномочном представителе президента РФ в ДФО. Важный вопрос рассмотрим на заседании Совета — функционирование экономики в условиях кризиса. Мы должны внимательно отслеживать трудности, какие возникают угрозы. Адекватно на это реагировать. Будут доклады заместителей

полпреда, губернаторов. Второй вопрос — обеспечение медикаментами.

К сожалению, растут цены на лекарства. Президент дал поручение — внимательно отслеживать вопросы с лекарственным обеспечением, пресекать попытки аптек завышать стоимость лекарств. Мы обсудим вопрос строительства объектов саммита АТЭС во Владивостоке. Пригласим на заседание Совета главу Роспотребнадзора Геннадия Онищенко, чтобы обсудить эпидемиологическую ситуацию. Ежегодно с началом летнего периода мы получаем всевозможные энтеровирусные, ротавирусные инфекции, кишечные вирусы. Второе важное событие этих дней — выездное совещание Совета Безопасности во главе с секретарем Совбеза Николаем Платоновичем Патрушевым. Подобное совещание мы уже проводили в конце прошлого года в Благовещенске. В этот раз — в Хабаровске. Мы посмотрим, как субъекты федерации Дальнего Востока работают по обеспечению национальной безопасности в кризисных условиях, как выполняются антикризисные программы. Будет и закрытая часть — мы обсудим, что происходит сегодня в силовом блоке. Надеемся, что будем эффект от этих мероприятий, что ситуация изменится в лучшую сторону. Работа — это не хобби. Работа должна приносить конкретный результат. ■

«Якутскгеология» — сегодня и планы на будущее



Государственное унитарное горно-геологическое предприятие Республики Саха (Якутия) «Якутскгеология» существует третий год, с конца 2006 г., когда в целях централизации и усиления геологоразведочной отрасли были объединены Восточно-Якутское предприятие (Верхне-Индиго-Ирская и Аллах-Юнская экспедиции), Центральная поисково-съемочная экспедиция, «Алдан-геология» (вместе с Южно-Якутской экспедицией) и ГУП «Центргеоланалитика». Образуется достаточно мощный коллектив численностью в 1660 человек, способный решать самые различные задачи. Большой коллектив, но не востребованный в таком виде в современных условиях, что потребовало принятия и реализации целого ряда организационно-административных и далеко не популярных и болезненных мероприятий по реорганизации структуры всего предприятия, ликвидации убыточных подразделений, оптимизации численности и т.д. Эти шаги позволили получить весомые геологические результаты. На северо-востоке республики в пределах Оймяконского района это расширение минерально-сырьевой базы месторождений золота (Дражное и Базовское, Тарынское), открыто новое золото-серебряное месторождение Ким, получены хорошие результаты разведочных работ на новом месторождении олова (Буркат) и серебра (Курдат). В Томпонском районе выявлена новая сереброносная площадь. А в Центральной Якутии — новая кимбер-

литовая трубка, новая перспективная золоторудная площадь (Олекминский район). В Южной Якутии завершена разведка Алда-кайского месторождения коксующихся углей, получены новые данные о перспективах Эльконского золото-уранового района. Выявлены новые месторождения подземных вод, стройматериалов. Продолжены работы гравиметрических и региональных геологоразведочных работ, в т.ч. и тематические работы по прогнозированию новых месторождений полезных ископаемых. Выполняется комплекс разного рода договорных работ, в том числе и геозоологических. Конечно же, такие результаты деятельности предприятия не могут не радовать, но одновременно становятся все острее существующие проблемы не только общего состояния геологоразведки, но и системы планирования, организации и финансирования работ. В условиях экономического кризиса, резкого падения спроса на многие виды минерального сырья, сокращения объемов заказов от горнодобывающих предприятий, неплатежи привели к обострению этих проблем и ставят задачи поиска путей сохранения и само-го предприятия, и его коллектива.

Популярный в 90-е годы лозунг — отдать геологоразведку в руки недропользователей — является одной из самых драматических причин сегодняшнего состояния геологоразведочной отрасли. Это, прежде всего, практически полное прекращение государственных региональных подготовительных работ, сокращение финансируемого перечня полезных ископаемых за счет так называемых «неконъюнктурных видов» (сегодня), все усложняющиеся требования к оформлению госзаказа и неоправданно ужесточающиеся условия финансирования работ, контроля, скорее напоминающего собой надзор, а не совместное творческое сотрудничество федеральных органов и геологических предприятий-исполнителей. В конечном итоге сложившаяся ситуация является основной причиной развивающегося и все углубляющегося явления гистерезиса (запаздывания) в геологоразведочной отрасли, когда становятся нужными месторождения определенного минерального сырья для обеспечения нужд

промышленности, но их просто нет, так как известные месторождения выработаны, а для поиска и разведки новых нужны время и большие средства. Геологическая изученность территории Республики Саха (Якутия) является одной из самых низких в Российской Федерации. Площадь территории составляет 3103,2 тыс. кв. км. В большинстве случаев геолого-геофизическая изученность не соответствует современным требованиям и не отвечает темпам развития горнодобывающей промышленности. Значительно отстает научное обеспечение эффективного прогноза новых типов месторождений твердых полезных ископаемых (ТПИ). Например, по состоянию на начало 2009 года в Якутии учтено 39 видов полезных ископаемых в почти 1500 месторождениях, а также свыше 5 тысяч проявлений различных видов полезных ископаемых, являющихся первоочередной базой для геологических работ, которые за счет федерального и республиканского бюджета ведутся сегодня лишь на единичных объектах.

Основными задачами предприятия на перспективу является проведение кондиционных региональных геолого-геофизических работ: гравиметрической съемки масштабов 1:200 000 с доведением изученности до 100%, проведение геологического доизучения площади, перспективных на обнаружение месторождений высоколиквидных ТПИ (золото, серебро, алмазы), проведение геолого-минералогического картирования в районах деятельности горнодобывающих предприятий, выполнение гидрогеологических, инженерно-геологических и геозоологических съемок.

Приведенные выше данные о региональной изученности территории республики свидетельствуют о том, что они являются недостаточными по объему и устаревшими по качеству, что требует их обновления и расширения как базовой основы для комплексного планирования развития экономики республики.

По поручению президента республики Штырова В.А. подготовлен План развития предприятия на 2009–2013 годы и основные направления до 2020 г.

В основу этого Плана положены ожидаемый прогноз финансово-хозяйственного и социально-экономического развития ГУГПП РС(Я) «Якутскгеология» на 2009–2020 годы, перспективные планы и программы развития добывающих и инфраструктурных отраслей, программа лицензирования недропользования, состояние запасов и прогнозных ресурсов полезных ископаемых и геологической изученности территории республики, предложения недропользователей.

В качестве приоритетов настоящего Плана определены:

— обеспечение расширенного воспроизводства обрабатываемых и вовлекаемых в освоение видов минерального сырья (алмазов, золота, угля, нефти, газа, урана, олова, сурьмы, подземных вод, стройматериалов и др.) для обеспечения текущих и перспективных потребностей экономики России и Якутии;

— комплексное изучение прогнозного потенциала территории Республики Саха (Якутия) на различные виды минерального сырья и подготовки, с учетом конъюнктуры рынка, наиболее перспективных и востребованных объектов к промышленному освоению (железные руды, полиметаллы, редкие земли, черные, цветные и редкие металлы, серебро и др.), с учетом перспективного развития;

— концентрация геологоразведочных работ в зоне влияния действующих и строящихся добывающих предприятий и объектов инфраструктуры (железные дороги Беркакит—Якутск и в перспективе до Магадана, сети автомобильных дорог федерального и республиканского значения, магистральных нефтегазопроводов, проектируемых ГЭС и др.) в целях более детального изучения прогнозного потенциала недр для вовлечения в первоочередное освоение;

— обеспечение развития и сохранения численности и интеллектуального потенциала геологического и инженерно-технического персонала подразделений предприятия.

Генеральный директор ГУГПП РС(Я) «Якутскгеология» Кухтин А.А.

«ВСЕ РЕШЕНИЯ Я ПРИНИМАЮ САМОСТОЯТЕЛЬНО»

ГУБЕРНАТОР ХАБАРОВСКОГО КРАЯ ВЯЧЕСЛАВ ШПОРТ РАССКАЗАЛ В ИНТЕРВЬЮ КОРРЕСПОНДЕНТУ GUIDE МАРИНЕ ИЛЬЮЩЕНКО О МЕРАХ, КОТОРЫЕ РУКОВОДСТВО РЕГИОНА ПРЕДПРИНИМАЕТ ДЛЯ СМЯГЧЕНИЯ ПОСЛЕДСТВИЙ ФИНАНСОВОГО КРИЗИСА.



ВЯЧЕСЛАВ ШПОРТ,
ГУБЕРНАТОР ХАБАРОВСКОГО КРАЯ

GUIDE: Вячеслав Иванович, вы возглавили регион в период финансового кризиса, какие меры правительство Хабаровского края намерено предпринять для минимизации кризисных явлений?

ВЯЧЕСЛАВ ШПОРТ: Действительно, мы переживаем непростой период. Но хочу сказать, что у нас в Хабаровском крае и на Дальнем Востоке в целом никогда не было простых периодов. Сейчас у нас подготовлена программа по занятости населения, создан антикризисный штаб, который я возглавил. На сегодня в Хабаровском крае зарегистрировано 33,3 тыс. безработных, имеется порядка 16 тыс. вакансий. Ситуация несколько напряженная, поскольку получается два человека на одно место, но мы стараемся делать все, чтобы трудоустроить людей.

Для реализации программы по занятости населения из краевого бюджета уже выделено около 13 млн руб. На эти же цели из федерального бюджета региону будет перечислено 244 млн руб. Почти 100 млн руб. мы уже получили. Средства идут на переподготовку кадров, на организацию общественных работ, на поддержку малого бизнеса. Нам уже удалось создать 3 тыс. рабочих мест. Заключены договоры с 250 предприятиями на проведение общественных работ. Это позволяет решить несколько проблем. Предприятия имеют возможность, например, провести ремонт, благоустройство территорий и другие работы, до которых, как правило, не доходят руки. Люди же, выполняющие эти работы, получают зарплату. Правительство края постаралось оказать посильную помощь нашим малым предприятиям, чтобы они тоже почувствовали поддержку, создавали рабочие места и решали положительно вопросы по сохранению кадров.

Программа по занятости действует и в городах, и в районах, и в так называемых монопоселениях. Мы контролируем ситуацию. Контроль этот осуществляю лично, не поручаю никому. Для меня это один из главных вопросов.

G: Каким образом будут решаться проблемы «Дальавиа» — задолженность по зарплате на этом предприятии превысила 200 млн руб.?

В. Ш.: На сегодня правительству Хабаровского края известно, что будет с этой компанией. Нам понятно, кто туда придет, кто купит и что купит. В настоящее время на базе инженерно-авиационной службы создан и начал действовать филиал технического центра Казанского авиационного производственного объединения по ремонту самолетов. На нем получили места более 100 человек, бывших сотрудников «Дальавиа». В будущем предполагается создать на базе этого предприятия многофункциональный сервисный центр, где будет производиться ремонт и обслуживание самолетов. Причем не только Ту-214, приобретенных в Казани, но и самолетов SuperJet-100. На «Дальавиа» запущена процедура банкротства, после того как будет продано имущество компании, появится возможность закрыть все долги по зарплате. Главное в этой ситуации, что нам удалось сохранить имущество «Дальавиа».

G: Каким образом будет решаться вопрос с еще одним проблемным предприятием — ОАО «Амурметалл». Грозит ли ему процедура банкротства?

В. Ш.: «Амурметалл» — единственный на Дальнем Востоке современный, электрометаллургический завод. Он готов производить до 2 млн тонн жидкой стали ежегодно. «Амурметалл» выпускал около 60% продукции на экспорт и напрямую зависел от мировых цен на металл, поэтому после их обрушения предприятие резко ощутило кризис. Для нас очень важно, чтобы оно работало. В общем промышленном объеме края 35% приходится на «Амурметалл». Первое, что мы сделали — это внесли «Амурметалл» в список системообразующих предприятий, список этот находится на контроле у председателя правительства РФ. Второе — дали гарантию краевого бюджета для того, чтобы «Амурметалл» мог получить кредит в размере 500 млн руб., вернули этому предприятию более 523 млн руб. налоговых отчислений, которые «Амурметалл» перевел в бюджет в 2008 году.

На сегодня вопрос о выдаче кредита «Амурметаллу» находится в процессе решения. В последний свой визит в Комсомольск-на-Амуре премьер-министр Владимир Путин подписал документ о выделении средств «Амурметаллу». Речь идет уже о 6 млрд руб. Прежде нужно было решить вопрос о залоге, в результате с ВТБ была достигнута договоренность, что под залог 100% акций «Амурметаллу» будет выдан этот кредит на семь лет. Надеюсь, что в скором времени сделка будет завершена. Компания уже имеет ряд заказов, после получения средств и пополнения оборотных средств она начнет работать. Я контролирую ситуацию, держу постоянную связь с директором компании и с собственником.

G: Еще одно проблемное предприятие — это Амурский судостроительный завод. Как будет решаться вопрос с ним?

В. Ш.: По этому предприятию приняты фундаментальные решения. 11 мая премьер Владимир Путин подписал протокол, согласно которому пакет акций в размере 59,12% от основного акционера будет передан Сбербанку России. Затем акции будут

переданы «Объединенной судостроительной корпорации», которая будет заниматься заказами для этого завода. Это то, чего мы много лет добивались. У завода оказался неэффективный собственник, он набрал кредитов, там долгов сейчас где-то 30 млрд руб. Государство намерено полностью рассчитываться по гособоронзаказу, который выполняется на АСЗ. Два транша уже пришли, третий должен вскоре подойти. Решение по финансовому оздоровлению — это первая задача, которую нужно решить. На заводе были заблокированы счета, и все средства, которые на них поступали, списывались банком. Сегодня счета АСЗ разблокированы.

В настоящее время на заводе закрыты все проблемы по зарплате. Ему выделяют средства из федерального бюджета на ремонт подлодки «Нерпа», это 1,9 млрд руб. В конце этого месяца «Нерпа» должна выйти на новые испытания. Ее передача военно-морскому флоту России намечена на четвертый квартал 2009 года.

Всего на финансовое оздоровление АСЗ будет выделено порядка \$ 400 млн. Также принято решение о выделении средств на модернизацию завода. Я заявляю ответственно — это предприятие устарело. Когда оно работало, собственник не вкладывал средства в развитие. Завод строился для того, чтобы выпускать подлодки, и в свое время это было оправдано. Сегодня ситуация изменилась, в нынешних условиях задача любого оборонного предприятия выпускать 50% оборонной продукции и 50% гражданской. Только при этом условии предприятие будет устойчиво в экономическом плане. Для того чтобы средства на переоснащение предприятия были выделены, до конца года мы должны предоставить программу технического перевооружения и войти в федеральную программу «Развитие оборонного комплекса» накануне рассмотрения бюджета на 2010 год. Хочу подчеркнуть, что за последние 10 лет подобных прецедентов не было, чтобы столько решений было принято по одному предприятию. Мы имеем уникальную возможность из кризиса выйти с приобретениями.

G: А как обстоят дела на Комсомольском-на-Амуре производственном авиационном объединении?

В. Ш.: На этом предприятии ситуация вполне благополучна. Для меня было большой радостью, когда на авиасалоне в Ле-Бурже был представлен наш SuperJet-100. Его полет состоялся в мой день рождения. Мне позвонил директор АКБ «Сухой» Михаил Погосян и объявил, что самолет совершает полет. Это было большим подарком для меня! Мы всегда вели на КНААПО техническое перевооружение, в это было вложено около \$200 млн, немало средств в техническую модернизацию объединения вложило и государство. И сегодня предприятие на 70% может выполнять программу по выпуску SuperJet-100. Речь идет о ежегодном выпуске 70 машин. Ритм выпуска — 4 дня — машина. Для производства самолетов — это очень жесткий график. Сегодня главный вопрос состоит в том, чтобы компании, подписавшие контракты на покупку SuperJet-100, могли быстро приобретать самолеты. Поэтому опять же в последнюю

поездку премьер-министра в Комсомольск-на-Амуре была достигнута договоренность, что предприятиям, решившим покупать SuperJet-100, будут выделяться кредиты. С производством этого самолета дела идут неплохо, но пока нас тормозит завод по изготовлению двигателей, он расположен в Рыбинске. Надеемся, что в скором времени ситуация изменится и мы нагоним время, которое упустили. По военному производству, которое имеет большое значение для КНААПО: полным ходом ведется создание истребителя пятого поколения. На объединении есть две большие программы — это развитие гражданского направления и военного. Это как раз тот баланс, который должен быть на предприятиях, работающих на оборонную промышленность.

G: Решен ли вопрос по формированию правительства Хабаровского края? На одной из пресс-конференций вы сказали, что в регионе ощущается нехватка профессиональных чиновников.

В. Ш.: Это мое личное мнение. Сегодня начали готовить специалистов, есть молодые кадры, но на должность министра я ведь не могу взять начинающего специалиста. Кроме образования нужно, чтобы этот человек был и профессионалом, и политиком. Поэтому я и говорил, что готовых кадров мало. Я внес поправку в краевой закон, которая снимает ограничение срока назначения вице-губернатора. Почему я должен вносить кандидатуру в течение месяца? Может быть, я хочу назначить человека на этот пост в течение трех месяцев, чтобы подобрать грамотного специалиста. Мне поначалу говорили, что этого нельзя поменять, но мой опыт работы в Госдуме подсказывает, что догм не бывает. Тем более что в данном случае федеральное законодательство в этом вопросе не ограничивает губернаторов. В целом же краевое правительство сформировано. Имеется костяк, это люди, владеющие ситуацией, умеющие работать. Мне очень важно, чтобы они мне помогали, особенно на первых порах.

G: После вашего назначения на посту губернатора политологи отметили, что вы еще не скоро сможете конкурировать с Виктором Ишаевым. Вам не мешает работать авторитет бывшего губернатора?

В. Ш.: А я и не собираюсь с ним конкурировать. Наоборот хорошо, что у меня есть возможность обратиться к нему за советом. И я не стесняюсь в этом признаться. Считаю, что президент РФ сделал хороший ход, назначив своим полпредом губернатора. Это было сделано впервые в истории нашего государства. Подобные решения указывают на то, что есть доверие к губернаторскому корпусу.

Авторитет Виктора Ивановича не только не мешает, но подстегивает работать лучше. Он задал высокий уровень, которому нужно соответствовать. Некоторые, вероятно, ждут, что я не смогу достичь таких же результатов, но я нацелен работать так, чтобы уровень обеспеченности граждан не понизился, а стал расти. В настоящее время мы вынуждены затянуть пояса, но переживем и это непростое время. По сложным и важным вопросам я всегда общаюсь с Виктором Ивановичем. Но все решения я принимаю самостоятельно. ■



Билайн®

Бизнес

Городские и мобильные.
Вместе бесплатно.

При заключении договора
с «Билайн Бизнес»

Примите участие в акции «Полгода в Вашу пользу»
до 8 июля 2009 года и получите 6 месяцев
бесплатных звонков внутри Вашей компании.

Яркие решения для бизнеса
8 800 700 1234 | b2b.beeline.ru

Участие в акции «Полгода в Вашу пользу» возможно для корпоративных клиентов, подключившихся к сети «Билайн» в период с 8 апреля по 8 июля 2009 г. Участники акции имеют возможность на срок до 6 месяцев звонить с номеров «Билайн» на телефоны «Билайн» по льготным тарифам или получить скидку на услуги связи. Подробные условия акции и ограничения размещены на сайте b2b.beeline.ru. Услуги предоставляются операторами ОАО «ВымпелКом» и ООО «СЦС Совинтел». Реклама

УПАВШИЙ ГРУЗ

СПАД ОБЪЕМОВ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК, НАБЛЮДАЮЩИЙСЯ НА ВСЕХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА, ДОСТАТОЧНО НАГЛЯДНО СВИДЕТЕЛЬСТВУЕТ О ВЛИЯНИИ ФИНАНСОВОГО КРИЗИСА НА ОТЕЧЕСТВЕННУЮ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ. ЧТОБЫ СНИЗИТЬ ИЗДЕРЖКИ, ТРАНСПОРТНИКИ ВЫНУЖДЕНЫ СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ ПЕРЕВОЗОЧНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ. ПРИ ЭТОМ ОНИ РАССЧИТЫВАЮТ НА ВОЗМОЖНОСТЬ ОБНОВИТЬ ПАРК В УСЛОВИЯХ СНИЖЕНИЯ ЦЕН.

ИГОРЬ МИХАЙЛОВ

БАРОМЕТР ЭКОНОМИКИ Приграничные регионы Дальнего Востока традиционно позиционируют себя как транзитные территории. Наибольший объем грузовых перевозок приходится на железнодорожный и морской транспорт, меньшая доля у авиации и автомобилистов. Если брать в абсолютных цифрах, то наибольшие потери в грузовой работе понесли железнодорожники. Так, за пять месяцев текущего года на Дальневосточной магистрали было погружено порядка 15,5 млн т, на 32% ниже прошлогоднего периода. В среднем на дороге ежесуточно грузилось 102 тыс. т, тогда как в 2008-м — 150 тыс. т.

Стоит отметить, что динамика падения отправок грузов на трансибирском и бамовском направлениях различна. Например, на Владивостокском отделении ДВЖД за январь—май погрузка упала почти на 36% — во многом за счет сокращения ввоза импорта через приморские порты. В то же время на Комсомольском отделении спад оказался гораздо ниже — 5%. Здесь сильное падение железнодорожных перевозок замедлили большие, по сравнению с прошлым годом, объемы отгрузки Комсомольского нефтеперерабатывающего завода, ОАО «Ургалуголь», а также «Амурметалла», который, правда, к началу лета существенно сбавил темпы производства и как следствие отправку своей продукции. Кроме того, в порту Ванино стабильно грузился в вагоны импортный глинозем, следующий в адрес алюминиевых заводов Восточной Сибири.

«Падение перевозок и погрузки, в том числе связанное с экономическим кризисом, в основном коснулось низкодходной номенклатуры, такой как уголь, цемент, клинкер. Высокодходные же грузы пострадали в значительно меньшей степени, что определенно смягчает финансовый результат работы дороги в целом. Совсем небольшую тенденцию к снижению, порядка 96%, имеют нефтепродукты, которые в общем объеме перевозок ДВЖД составляют 26%. Здесь сказывается большая государственная поддержка компаниям, занимающимся экспортом нефти», — отмечают в Дорожном центре фирменного транспортного обслуживания (ДЦФТО).

Упала погрузка и на Сахалинской железной дороге. С начала года снижение составило 7,6%. Однако специфика магистрали состоит в том, что ее грузовая работа очень сильно зависит от приема грузов с материковой части паромами. А падение вагонопотока на линии Ванино—Холмск за пять месяцев достигло 25%. Все это негативно сказалось на тоннокилометровой работе магистрали

«Спад объясняется нынешним состоянием экономики Сахалинской области, потребности которой в продукции, поступающей с материка, гораздо ниже, чем до кризиса. Можно сказать, Сахалин

уже в полной мере ощутил последствия финансового кризиса», — говорит начальник Сахалинской магистрали Сергей Тишкин. В качестве примера, он привел строительную отрасль, которая в настоящее время «замерла». В итоге сократились перевозки строительных грузов, специализированной техники.

Теряют объемы работ и морские перевозчики. Так, суда ОАО «Амурское пароходство» типа «река — море», доставляющие грузы в страны АТР, фактически идут без обратной загрузки. «В этом году у нас небольшие объемы перевозок экспортных грузов в Японию, Южную Корею. Несколько больше — в Китай. Но, к сожалению, из КНР нет импорта. Если в прошлом году возили оттуда цемент, строительные грузы, металл, то в текущем году их практически нет», — рассказал директор «Амурского пароходства» Дмитрий Жуланов. По его словам, об отсутствии грузопотока на международных линиях свидетельствует тот факт, что в начале года в порту Шанхай в ожидании загрузки простаивало ежедневно около 100 судов. «И сегодня наблюдается профицит флота. Не секрет, что каждый день по мировому флоту сдаются суда в металлолом», — говорит менеджер.

В транспортной группе FESCO добавляют, что помимо спада объемов перевозок, проявлением кризиса в транспортном секторе стало резкое падение ставок морского фрахта. «Не оказалась исключением и доставка контейнеров из Азии в Европу морским путем, так называемым маршрутом deer sea. Ставки на этом маршруте в начале года упали до такого уровня, что Транссиб стал практически полностью неконкурентоспособным», — заявил недавно глава FESCO Сергей Генералов. Он пояснил, что Транссиб, обеспечивающий более быструю доставку груза, конкурентоспособен, пока разница в стоимости доставки контейнера в пользу deer sea на типичном маршруте, например Шанхай—Москва, не превышает \$1500 на контейнер. К концу прошлого года эта разница составляла \$3 тыс. «В таких условиях никаких шансов ни у транзита, ни даже у перевозок до Москвы по Транссибу не было: выгоднее везти груз через Европу траками или через европейские хабы фидером в Санкт-Петербург. Поэтому контейнерные перевозки — один из наиболее пострадавших сегментов в железнодорожном бизнесе», — говорит менеджер.

Естественно, падение грузооборота коснулось всех крупных стивидорных компаний Дальнего Востока. За январь—апрель грузопереработка ОАО «Порт Ванино» составила 1,8 млн т, или 83,9%, к показателям аналогичного периода прошлого года, ОАО «Владивостокский морской торговый порт» (ВМТП) — 1,6 млн т (76%), ОАО «Восточный порт» — 4,5 млн т (94%).

ТАМОЖЕННЫЙ ОБЛОМ Впрочем, потеря объемов перевозок у дальневосточных транспортников вызвана не только мировым кризисом, но и таможенной политикой. В их числе, отмечает заместитель гендиректора ВМТП Вячеслав Екимцов, повышение в начале года пошлин на ввоз подержанных иномарок. Если в январе 2008 года портом было обработано 13,6 тыс. автомобилей, то результат января 2009 года — 2,4 тыс.

Неприятным для отрасли стало решение ФТС о включении с 1 апреля в перечень таможенных органов и структурных подразделений для декларирования металлолома лишь одного таможенного поста на Дальнем Востоке — в порту Петропавловск-Камчатский. Фактически это означало крест на экспорте сырья. Экспортеры поспешили заявить, что возить лом на таможенное оформление в Петропавловске никто не будет, поскольку это невыполнимое условие.

«Существует целый ряд причин по которым переработка металлолома в порту Петропавловск-Камчатский будет крайне невыгодна для грузоотправителей. Это в первую очередь отсутствие железных дорог в Камчатском крае, связывающих его с остальной частью России. Кроме того, необходимость захода судов, загрузившихся в портах Хабаровского и Приморского края на Японию, Корею, Китай, в порт Петропавловск-Камчатский, повлечет за собой увеличение времени рейса на три-пять дней», — считают в ВМТП.

При этом, рассказали в одной из компаний-перевозчиков, цены на сырье на внутреннем рынке для заготовителей непривлекательны. «Еще недавно тонна лома стоила 6 тыс. руб., хотя год назад, до разгара кризиса, цена доходила до 10—12 тыс. руб. Но сегодня главный потребитель лома внутри региона „Амурметалл“ дает за 1 т не более 3 тыс. руб. Его стало не выгодно возить», — сказали там. Как результат, погрузка металлолома к июню упала на Дальневосточной магистрали в более чем полтора раза, на Сахалинской — почти в два.

Еще одним типом грузов, которого не досчитались транспортники, явился лес. Поскольку лесная отрасль региона в значительной степени ориентирована на экспорт, введение еще в прошлом году новых пошлин на вывоз древесины серьезно сказалось на объемах лесозаготовки. С 1 января 2009 года ожидалось очередное повышение ставок. И хотя правительство РФ в итоге подняло пошлины только на твердолиственные породы (ясень, дуб, липа и пр.), решив отложить на год повышение таможенных расценок для хвойных, участники рынка вплоть до конца декабря находились в неведении относительно данного решения. Как следствие, импортеры не спешили заключать контракты со своими контрагентами.

Как проинформировали в комитете лесной промышленности минприроды Хабаровского края, все это привело к тому, что на конец прошлого года ни один из хабаровских лесозэкспортеров не имел зарубежных контрактов. По данным железнодорожников, никогда еще «кругляк» так плохо не грузился, как в январе—феврале. Но с весны ситуация стала постепенно выправляться. Дровосину, в том числе твердолиственную, более активно начал закупать Китай, который, в свою очередь, снизил ввозные пошлины на ценные породы, что несколько минимизировало затраты китайских потребителей.

Если в январе на Дальневосточной магистрали погрузка леса к уровню прошлого года упала на 73%, составив 212,4 тыс. т, то в мае разрыв сократился до 35%. «Конечно, объемы погрузки леса на экспорт не те, как в прошлом году, но мы думали, что будет хуже», — говорят в ДЦФТО.

«Введение пошлин на лес ощутимо сказалось на речных перевозках, — рассказывают в „Амурском пароходстве“ . — В этом мае выполнили план прошлогоднего месяца на 30% — 20 тыс. куб. м против 60 тыс. Но мы наблюдаем у Китая увеличение потребности в лесных грузах. Недавно наш партнер ЗАО „Смена—Трейдиг“ дал нам заявку на отгрузку до конца навигации по Амуру 400 тыс. куб. м леса на китайский порт Тунцзян».

Стоит отметить, что Китай, ВВП которого, несмотря на охвативший страны АТР кризис, по прогнозам экономистов, во втором квартале этого года вырастет на 6,8%, с февраля стал наращивать потребление продукции российских металлургов. По словам директора по производству ВМТП Сергея Лопунова, основная положительная динамика грузопереработки порта видна сегодня именно по металлу, импортируемому КНР. За четыре месяца компания перегрузила 900,6 тыс. т металлопродукции, тогда как за прошлогодний период — 878,7 тыс.т. Наметился и спрос на железорудное сырье. По данным службы международных связей Дальневосточной дороги, с начала года рост перевозок железной руды с месторождений Амурской области через железнодорожный погранпереход Гродеково—Суйфэньхэ составил 15%.

АНТИКРИЗИСНЫЕ ОЖИДАНИЯ Еще в прошлом году компании отрасли разработали антикризисные программы. В большинстве своем они мало чем отличаются друг от друга. Главные источники экономии уже стали традиционными. Это снижение расходов на топливо, амортизацию, сокращение издержек на административный аппарат, отказ от роста фонда оплаты труда. В то же время кризис заставляет транспортников принимать и неординарные решения.

Например, на ДВЖД в этом году рассчитывают сократить эксплуатационных расходов почти на 7 млрд руб. При этом часть средств железнодорожники намерены сэкономить за счет мер по оптимизации перевозочного процесса. По словам главного инженера магистрали Владимира Крапивного, с конца января дорога получила разрешение на ежесуточное вождение пяти грузовых поездов повышенного веса, до 6,3 тыс. т, на участке Хабаровск—Смоляниново—Находка. Раньше такие поезда, принимаемые с Забайкальской дороги, перестроивались до массы 5,5 тыс. т на станции Хабаровск-2, что влекло дополнительные эксплуатационные расходы. После усиления инфраструктуры участка Смоляниново—Находка, говорит главный инженер, применение данной технологии позволяет экономить на эксплуатации около двух электровозов и шести локомотивных бригад в сутки. При этом увеличивается средний вес поезда и производительность локомотива. Подобная работа идет и по Северному широтному ходу. Грузовые составы весом 3,8 тыс. т, преодолевающие лимитирующий перевальный участок Оунэ—Высокогорная, за счет усовершенствования движенческой работы стали пополняться на станции Высокогорная до массы 5,2 тыс. т и далее следовать до порта Ванино.

В группе FESCO ожидают экономический эффект от совершенствования управления активами. По словам Сергея Генералова, в период кризиса важны специализация и централизация управления. Например, парк специализированных платформ для перевозки рефрижераторных контейнеров дочерней компании «Трансгарант-Восток» был передан другой «дочке» — «Даль-

рефтранс», которая специализируется на организации всей логистической цепочки для перевозки грузов в изотермическом подвижном составе. Аналогичные решения были разработаны руководством FESCO в отношении парка фитинговых платформ. «Фитинговые платформы есть и у нашего совместного предприятия с РЖД „Русская Тройка“, и у „Трансгаранта“. Мы решили, что управление этим парком должно быть сосредоточено в одном месте, но нет необходимости физически передавать активы, и теперь „Русская Тройка“ будет управлять не только своим парком, но и парком фитинговых платформ „Трансгаранта“. Мы привнесли в железнодорожный сегмент наш морской опыт — образовали пул, подобный пулам на морских линиях, и этот пул отдали в управление „Русской Тройке“», — пояснил господин Генералов.

Кризис заставляет транспортников вести более гибкую политику по привлечению клиентов, включаться в новые логистические схемы. Например, в июне Владивостокский морской торговый порт в рамках договора с крупнейшим российским таможенным брокером по импорту автомобилей «Российские транспортные линии» (RTL Group) обработал первую партию новых Nissan, которые будут реализованы на территории России. Как подчеркнули в стивидорной компании, впервые свежие автомобили Nissan завозятся в РФ через ВМТП. «Экономические условия таковы, что новые японские машины в Россию выгоднее становится везти через ВМТП, а не через финские порты, как пока происходит. При транспортировке через Владморторгпорт грузовладелец экономит до \$400 на каждой машине. Кроме этого, через ВМТП можно орга-

низовать транзит в направлении Казахстана и Узбекистана. Ряд предложений порта вызывает интерес в сфере автобизнеса», — уточнил заместитель гендиректора ВМТП Михаил Чижмаков.

Коммерческий директор порта Дмитрий Домрачев добавляет, что несмотря на постановление премьера РФ об утверждении новых импортных пошлин на автомобили и сокращении срока, когда машина относится к подержанной, с семи лет до пяти, близость Владивостока к азиатским странам-экспортерам автотехники дает надежду, что через ВМТП будут переваливаться свежие иномарки.

В «Дальневосточной транспортной группе» говорят, что самостоятельно решают проблемы, связанные с текущим экономическим кризисом, не обращаясь за помощью к государству. Схожей позиции придерживаются и другие компании отрасли, которые не имеют в числе своих акционеров госструктуры. По словам Сергея Генералова, даже самый пессимистичный вариант бюджета FESCO верстался без учета господдержки, исходя из исключительно самостоятельного финансирования работы компании.

«Безусловно, всегда есть риск ухудшения ситуации, поэтому хорошо, что механизм получения госгарантий под кредиты существует, но сейчас даже этот механизм нам представляется не совсем понятным и отработанным», — говорит господин Генералов.

В «Амурском пароходстве» отмечают, что поддержка государства сегодня транспортникам необходима, хотя вовсе не обязательно, чтобы она заключалась в раздаче денег. Как отметил Дмитрий Жуланов, впервые за многие годы на внутренних речных водах не работает флот КНР

— правительство Хабаровского края, Минтранс не приняли решения о привлечении иностранных судов к перевозкам.

«В 2008 году китайские баржи перевозили у нас около 40% от всего леса на речные порты Китая. Мы уверены, что возьмем данный объем перевозок, технически пароходство готово к этому. Из 27 наших барж, буксиров в июне десять находились в отстое, даже экипажи не вызывались еще. Отсутствие иностранных перевозчиков загрузит наш флот работой, иначе встанет вопрос о сокращении коллектива. Поэтому такая поддержка государства для нас очень действенна», — резюмировал руководитель «Амурского пароходства».

Дмитрий Жуланов считает, что кризис — хорошее время для обновления флота, поскольку цены на суда во всем мире упали. «В „Амурском пароходстве“ 21 теплоход морского класса. Думаю, что за год мы обновим примерно половину из них. Причем покупать станем суда, которым пять-десять лет. Финансирование будет осуществляться из трех источников: собственная прибыль, акционерный капитал и привлекаемые средства банков», — сообщил он, уточнив, что компания с получением кредитов проблем до сих пор не испытывала, финансовые организации, с которыми традиционно работает пароходство, идут перевозчику навстречу. ■

Пусть ваши деньги работают

В период летних отпусков стоит задуматься о том, как распорядиться своими сбережениями. Ваши накопления могут работать и приносить доход, пока вы отдыхаете! Одним из самых надежных способов вложения средств остаются банковские вклады.

— **Глеб Эдуардович, в условиях продолжающейся нестабильности в экономике многих наших читателей волнует вопрос, как сохранить сбережения. Посоветуйте, как лучше распорядиться своими накоплениями?**

— Мне часто приходится консультировать наших клиентов, предлагая им тот или иной механизм накопления и сбережения средств. Как показали события последнего времени, не все способы вложения средств сегодня эффективны. Возьмите тот же фондовый рынок, вложения в недвижимость... По оценкам экспертов и аналитиков, вклады до сих пор остаются наиболее доходным и наименее рискованным механизмом сохранения сбережений.

Я бы рекомендовал доверить сбережения надежному банку — открыть вклад. Сегодня банковский депозит остается одним из немногих надежных способов вложения средств. Важно, чтобы банк, в котором предполагается открыть депозит, имел продолжительный опыт работы на банковском рынке и хорошую репутацию.

Более надежную альтернативу вкладу найти сложно еще и потому, что банковские вклады застрахованы: государство гарантирует возмещение по вкладам в размере 100% от суммы вклада, но не более 700 тыс. рублей. И это тоже немаловажный аспект, потому что гарантии по другим инструментам сбережений и инвестиций нет. На мой взгляд, сейчас самое подходящее время для размещения средств на депозиты.

— **На какой срок стоит открывать вклад сейчас?**



Управляющий Хабаровским филиалом банка «Возрождение» Глеб Клименко

— Выбор срока вклада зависит от того, на какие цели откладываются средства и когда они могут понадобиться, а также от того, планируете ли Вы пополнять вклад или снимать средства досрочно. Сегодня у наших клиентов особенно популярны вклады на полтора-два года. Поэтому именно на такой срок мы предлагаем размещать средства на наш новый депозит «Возрождение — Лето в кармане». Этот вклад рассчитан на тех, кто располагает временно свободными средствами и планирует еще накопить, а также заработать на процентах по вкладу. К примеру, вы уезжаете в отпуск и не хотите, чтобы сбережения просто лежали дома «под матрасом», разместите их во вклад. И пока вы будете отдыхать, деньги будут работать.

— **Глеб Эдуардович, в чем же особенность нового вклада «Лето в кармане»?**

— Главное отличие этого депозита от других вкладов в линейке банка «Возрождение» заключается в том, что проценты по вкладу выплачиваются ежемесячно, и по выбору вкладчика процентный доход можно получить в любой момент (например, в кассе банка или по банковской карте) либо капитализировать, т.е. зачислить во вклад. Открыть новый вклад могут даже те, чьи сбережения пока не очень

Банк «Возрождение» входит в систему страхования вкладов с 2004 года. В Хабаровском крае филиал банка «Возрождение» работает более 15 лет.

С января 2009 г. объем средств физических лиц на депозитных счетах банка «Возрождение» увеличился более чем на 3,3 млрд руб и на начало мая составил 42,7 млрд руб (без учета средств на счетах банковских карт).

велики: минимальная сумма первоначально взноса составляет — 3 тысячи рублей, 100 долларов или 100 евро.

Еще одна удобная опция летнего депозита заключается в том, что этот вклад можно круглосуточно пополнять на банкоматах, а также досрочно снимать с него средства. Проценты по вкладу начисляются по плавающей ставке, которая зависит от того, как долго средства находятся на вашем депозитном счете. К примеру, если вы закроете вклад по окончании срока его действия, т.е. через 18 месяцев, то процентный доход составит 13,85% годовых в рублях, 6,75% годовых — в долларах и евро. При досрочном расторжении догово-

ра вклада «Возрождение — Лето в кармане» проценты также начисляются по плавающей ставке. Так что, вы можете досрочно закрыть этот вклад и не потерять проценты. Такая возможность особенно важна, если деньги могут понадобиться в любой момент.

— **А какие еще новые возможности предложил банк «Возрождение» своим клиентам?**

— В середине мая банк «Возрождение» изменил в пользу розничных клиентов ставки по вкладам в российских рублях. Ставки повышены в среднем на 1–2 процентных пункта. Максимальная ставка банка в рублях увеличена с 15 до 16% годовых по вкладу «Возрождение — Доходный». По наиболее популярному вкладу «Возрождение — Универсальный» в рублях сроком на два года предлагается ставка до 15% годовых, на один год — до 14,75% годовых. Вклад «Возрождение — Универсальный» предусматривает возможность пополнения и снятия средств, а также возможность в любое удобное время пополнить вклад через сеть круглосуточных банкоматов банка. При досрочном закрытии депозит сохраняет доходность, так как предусматривает начисление процентов по плавающей ставке. Также повышены ставки по вкладу «Возрождение — Мультивалютный» на сроки 6, 12 и 18 месяцев. Теперь максимальная ставка по рублевой части вклада составит 15% годовых (по валютной — 7%). Вклад «Возрождение — Мультивалютный» позволяет защитить свои сбережения от валютных рисков.

— **На какие дополнительные преимущества может рассчитывать вкладчик вашего банка?**

— Наши клиенты получают много приятных бонусов. Например, по желанию вкладчика ему может быть бесплатно оформлена дебетовая банковская карта (Visa или MasterCard), тип которой зависит от размера средств, размещенных во вклад.

Наши вкладчики могут подключиться к услуге «Ваш счет 7x24», которая позволяет получать информацию о движении средств на счете клиента в виде SMS-сообщений, а по карточным счетам — еще и через интернет.

Открыть новые вклады банка и получить консультации специалистов можно в Хабаровском филиале Банка «Возрождение» (ОАО) по адресу: г.Хабаровск, ул. Дикопольцева, 10, тел: (4212) 42-59-59; 45-29-29. г. Комсомольск-на-Амуре, ул. Молодогвардейская, 19, тел: (4217) 59-00-01; 54-94-77.

— **Глеб Эдуардович, в линейке банка есть и необычный вид вклада, который можно открыть на банкомате. В чем его особенность?**

— Мы стараемся упростить процедуру оформления депозитов, сэкономить время наших вкладчиков и создаем для них дополнительные удобства, поэтому предложили нашим клиентам новый вид вклада — «Банкоматный». Этот вклад можно открыть на любом банкомате банка «Возрождение», для этого достаточно лишь иметь при себе дебетовую карту нашего банка, на которой есть свободные средства. Вклад открывается самостоятельно на срок 31, 91 и на 181 день. По окончании срока вклада денежные средства, переведенные во вклад, а также начисленные проценты автоматически возвращаются на банковскую карту вкладчика.

Единый телефон поддержки клиентов банка «Возрождение»: 8 800 200 9 888 (звонок бесплатный). Сайт в Интернете: www.vbank.ru

реклама

СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

судостроительная отрасль ДФО, изначально ориентированная на оборонзаказ, вошла в кризисное состояние задолго до мирового экономического кризиса. сегодня власти говорят о необходимости реанимации отрасли. по мнению экспертов, она возможна только в случае серьезных инвестиций в модернизацию действующих предприятий и строительство современной верфи.

МАРИНА КРАВЧЕНКО

Судостроительная отрасль Дальнего Востока, несмотря на географическую специфику региона, расположенного на берегу Тихого океана, оказалась в одной из самых тяжелых ситуаций. Приоритеты в распределении госзаказов отдаются предприятиям запада России, а Дальний Восток загружается и финансируется по остаточному принципу. По данным, обнародованным на майском совещании с участием премьера Владимира Путина на Амурском судостроительном заводе, сегодня 25 предприятий судостроительной и судоремонтной отрасли Дальнего Востока обеспечивают лишь около 6% промышленного производства российских судостроения.

Производственный объем всех специализированных предприятий округа в 2008 году составил 9, 6 млрд руб., из них 6,4 млрд руб. дает «Дальневосточный центр судостроения» (входит в ОСК, объединяет 10 предприятий). По итогам 2008 года, объем производства снижен на 9%, значительно сократилось гражданское производство — на 38%. При этом в целом по стране рост выпуска гражданской судостроительной продукции составил 60%. Производственная деятельность дальневосточных предприятий характеризуется низким уровнем рентабельности, их финансовое положение сегодня неустойчиво, констатировали участники совещания.

Наиболее выигрышно на фоне других предприятий смотрится завод «Звезда» в Большом Камне (Приморский край): в последние годы он имел более или менее стабильную загрузку, в том числе за счет контрактов на утилизацию АПЛ, финансируемых в рамках экологических госпрограмм. На сегодняшний день «Звезда» обеспечена работой в рамках ФЦП «Развитие ОПК» по обеспечению ремонта атомных подлодок третьего поколения, а также ФЦП «Обеспечение ядерной и радиационной безопасности», занимаясь ликвидацией отходов. Объем финансирования по этим программам, как было озвучено на совещании в Комсомольске, до 2015 года составит 469 млн руб. По линии федеральных целевых программ, которые гарантируют устойчивость участвующим в них предприятиям, в регионе также работает Хабаровский судостроительный завод — в рамках программы «Развитие ОПК» строится буксир для военных кораблей, сумма финансирования до 2012 года составит 293 млн руб.

ТЕМПЫ ПАДЕНИЯ Критичным показателем ситуации в дальневосточном судостроении является то, что всего 1% продукции (при общепотраслевом показателе около 30%) идет на экспорт. «Наша продукция неконкурентоспособна, учитывая мощности расположенных в АТР лидеров судостроительного рынка, которые лишают нас любой возможности соревноваться в сроках исполнения заказа, цене и качестве товара», — считает исполнительный

директор ассоциации «Газонефтяной комплекс Дальнего Востока» Александр Левданский. «Судостроение отсутствует, эта отрасль загублена. Действительным судостроением можно назвать то, что выпускалось в былые годы на Амурском судостроительном заводе, Хабаровском судостроительном заводе, „Восточной верфи“. Наши судоремонтные заводы в период, когда их мощности были свободными и могли использоваться для строения, также возводили достойные суда», — говорит господин Левданский. Он отметил, что сейчас работа дальневосточных предприятий оставляет желать лучшего в части исполнения сроков контрактов: «Амурский судостроительный завод во время строительства объектов по индийским, вьетнамским заказам превышал сроки контракта в несколько раз, стоимость тоже, а про качество, как показывает техника в эксплуатации, нам сложно говорить».

Управляющий директор ГК «Тройка Диалог» Андрей Шаронов считает, что у судостроительной отрасли российского Дальнего Востока мало перспектив, так как у китайских производителей очень привлекательное соотношение цены и качества. «С другой стороны — Корея, которая сумела вычислить эту нишу, сделала ее госприоритетом. Прежде всего Hunday, которая работает в этой сфере и очень далеко оторвалась и по качеству, и по объемам заказов. Корея сейчас, по моей информации, номер один в мире по производству судов», — говорит господин Шаронов. «Даже предоставив какие-то деньги из бюджета, мы не сможем вклиниться в рынок — это очень сложная задача», — констатировал Андрей Шаронов. По его мнению, российские судостроители смогут выйти на рынок лишь при повышенном спросе и недостатке мощностей.

На сегодняшний день из 10 предприятий, которые будут объединены в «Дальневосточном центре судостроения и судоремонта», большинство — «Дальзавод», Николаевский-на-Амуре судоремонтный завод, 178-й, 179-й, 92-й и 30-й судоремонтные заводы, а также Амурский и Хабаровский судостроительные заводы — являются убыточными. Общий размер кредиторской задолженности этих предприятий, по данным президента ОАО «ОСК» Владимира Пахомова, составляет около 40 млрд руб. «В этой ситуации есть риски инициирования банкротств предприятий и потери государством их активов», — прогнозировал господин Пахомов.

Власти Хабаровского края уже приняли решение, что не будут реанимировать Николаевский судостроительный завод. «Есть более приближенные к Хабаровску мощности для решения существующих задач», — заявил полпред президента РФ Виктор Ишаев. Восстанавливать предприятие нецелесообразно в нынешних экономических условиях, так как завод находится на удаленной

северной территории края и не имеет круглогодичного транспортного сообщения с Хабаровском. В итоге 49,9% акций предприятия, принадлежащие краю, выставлены на продажу.

Положение на Амурском судостроительном заводе — крупнейшем судостроительном предприятии Дальнего Востока — сегодня также крайне тяжелое. Убыток по итогам деятельности в 2007 году составил 900 млн руб., в 2008 году он вырос до 3,1 млрд руб при загрузке менее 20%. На 2009 год прогнозируется не более 12% загрузки предприятия. Напомним, в 1990-х годах на заводе было заморожено строительство двух субмарин, и только в ноябре 2004 года руководство Роспрома и АСЗ подписало протокол о возобновлении работ по одной из АПЛ «Нерпа». В том же году было подписано и соглашение между РФ и Индией на передачу атомохода в аренду. Но АСЗ не смог выполнить условия договора по сдаче подлодки «Нерпа» в эксплуатацию в 2007 году. Финансирование госзаказа шло в режиме опоздания, предприятие брало кредиты для того, чтобы загружать себя работой. Начавшиеся в 2008 году испытания подлодки также затянулись из-за аварии: из-за несанкционированного срабатывания системы пожаротушения на подлодке погибли 20 человек.

Решение о продолжении работ над «Нерпой» было принято, однако у предприятия месяц за месяцем увеличивался размер долга — и перед сотрудниками предприятия, и перед поставщиками услуг. За последние несколько месяцев две энергоснабжающие компании региона подали иски в арбитражный суд с требованием банкротства АСЗ из-за неуплаты за услуги в течение длительного времени.

В мае, во время визита на АСЗ Владимир Путин объявил, что между Сбербанком и группой акционеров предприятий заключено соглашение, по которому акционеры продали банку свои акции за символическую цену, а Сбербанк перепродает их Объединенной судостроительной корпорации, которая в итоге доращивает госпакет Амурского судостроительного завода до 77%. С целью реанимировать завод Сбербанк готов предоставить кредит в \$430 млн для санации предприятия в течение десяти лет и помочь с финансированием в размере порядка 1,9 млрд руб. на достройку и ходовые испытания «Нерпы». Как пояснили в министерстве промышленности, транспорта и связи Хабаровского края, «ситуация решается частично»: в мае на завод поступили 200 млн руб. в счет гашения долга по гособоронзаказу за 2008 год, в июне ожидается поступление около 300 млн руб. в качестве аванса за 2009 год.

МЕСТО ДЛЯ ВЕРФИ В возможность реанимации судостроительной отрасли Дальнего Востока и чиновники, и руководители предприятий все-таки верят. «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» изучает возможности модернизации су-

ществующих и строительства новых производственных мощностей, вопросы загрузки предприятий и их эффективной работы. По словам Владимира Пахомова, в регионе могут быть созданы три центра судоремонта. Первый, предназначенный для ремонта подлодок и части небольших надводных кораблей, должен быть сосредоточен на заводе «Звезда». Второй — для ремонта больших надводных кораблей и судов спецназначения — в объединенном комплексе на базе 178-го и 92-го СРЗ, с использованием мощностей 30-го СРЗ. Третий центр — в Вилучинске (Камчатка) — должен заниматься обслуживанием подлодок для ТОФ.

Согласно существующим ФЦП Минтранса и Рослыболовства, с учетом планов Роснефти и Газпрома на Дальнем Востоке, потенциал спроса на различные суда в регионе значителен. Так, до 2015 года на Дальнем Востоке может быть построено около 50 судов для речного и рыбопромыслового флота, 50 крупнотоннажных транспортных морских судов и 14 технических средств для освоения шельфа. Строительство крупнотоннажной морской техники на верфях Дальнего Востока позволит увеличить годовой объем производства продукции на 4–5 млрд руб. в год. Между тем у многих существующих предприятий мощности не позволяют производить рыбопромысловые суда той грузоподъемности, которую сегодня требует рынок — их ворота слишком узки для выхода готовых судов, а глубины недостаточны.

Реализация этих планов возможна только при строительстве новой современной верфи, которая будет эффективно работать с действующими предприятиями на условиях их модернизации. В настоящее время рассматривается вопрос создания современной судостроительной базы на Дальнем Востоке. Потенциальные площадки есть в Хабаровском крае — в Советской Гавани и в Приморском крае — на базе завода «Звезда» в Большом Камне.

Наиболее проработана концепция строительства верфи на «Звезде» — проект предусматривает строительство крупного сухого дока длиной 400 м, шириной 100 м. Преимущества этого проекта по сравнению с Совгаванью, как отмечалось на совещании — наличие транспортной и производственной инфраструктуры, квалифицированных кадров и более мягких климатических условий. Стоимость реализации проекта по созданию производства мощностью около 60 тыс. т судовых металлоконструкций ежегодно составит около 30 млрд руб. Соинвестор пока не найден, но предложения поступают и переговоры ведутся. В частности, интерес проявляет одна из сингапурских судостроительных компаний, с которой в ближайшее время возможно подписание меморандума о сотрудничестве. Сингапурцы выражают готовность инвестировать \$ 5 млрд в создание верфи на российской территории. ■

«В строительстве сейчас главный вопрос — финансирование»

Руководитель треста инженерно-строительных изысканий Петр Федченко о «большой стройке» в Приморье

После того как Приморье в период новых экономических условий стало местом реализации крупных государственных проектов, строительной отрасли поставили диагноз — выживут и останутся на плаву в основном те, кто занят на государственном подряде. Как именно работают на «стройках века» приморские компании, удастся ли сохранять коллектив и обновлять парк техники, рассказал генеральный директор ЗАО «ПриморТИСИЗ» Петр Федченко.

— Петр Федорович, что, на ваш взгляд, сейчас происходит со строительной отраслью?

— Крупные строительные компании сокращают наполовину штат, увольнять приходится строителей, инженеров, экономистов высокого уровня. Стройки приходится замораживать — вплоть до того, что оставляют сторожа в вагончике. Тем не менее, чтобы сохранить за собой площадку, надо продолжать выплачивать аренду за землю и кредиты банку. При этом надо помнить, что финансовое учреждение может забрать объект строительства.

— Считаете ли вы, что господдержка и реализация крупных федеральных заказов исправит ситуацию?

— Поддержка никогда не мешала и не помешает. Но вряд ли компании смогут вернуться к прежним объемам заказов.

— Может быть, привлечь частного инвестора?

— Конечно, можно. Но для этого нужны внятные и четкие правила игры на рынке. Хорошо, что уже сейчас краевые и городские власти начали стимулировать рынок. Во Владивостоке с начала года установлена фиксированная плата за присоеди-



Петр Федченко: «ПриморТИСИЗ» вовремя выполняет все заказы

ение к тепловым сетям, водопроводу, электроснабжению и канализации. Эти призвано удешевить технологию строительства.

— Какие проекты «большой стройки» трест планирует вскоре завершить, над какими будете работать в ближайшее время?

— Мы в качестве субподрядной организации проводим инженерные изыскания на полуострове

Саперный под Дальневосточный федеральный университет и под объекты энергетики; выполняем изыскательские работы под рекультивацию старого полигона ТБО возле поселка Рыбачий и строительство нового полигона ТБО; выполнили изыскания по проекту дороги Седанка—Патрокл; в срок передали материалы для проектирования мостового перехода с полуострова

личное дело
Федченко Петр Федорович. Окончил Дальневосточный государственный университет, геофизический факультет. Прошел путь от топографа до генерального директора в Приморском тресте инженерно-строительных изысканий.

Назимова на остров Русский для компании ООО «НПО „Мостовик“».

— Удастся ли вовремя, по вашему мнению, построить все к саммиту АТЭС?

— Если работать будут с опережением графика. Ведь все сдвигается из-за того, что постоянно принимают новые решения — где что проектировать.

— Что можно сказать о ситуации, которая сложилась с несвоевременной оплатой этих работ?

— К сожалению, вопрос финансирования для субподрядных организаций остается открытым. Мы работаем на авансах и платежах от прошлых заказов. В настоящее время оплата работ затягивается до полугода. Поэтому главной проблемой в строительстве я считаю финансирование.

— Чем закончились ваши работы по инженерным изысканиям подземных источников Пушкинского месторождения?

— «ПриморТИСИЗ» выполнил инженерные изыскания по перво-

по развитию Дальнего Востока и Забайкалья...

— Но восстановить построенное два с лишним десятка лет назад непросто. Для реконструкции требуется больше средств, чем было инвестировано в строительство. Проблема заключается не только в технологическом, но и в правовом — участки, по которым проходят линии водовода, уже стали частной собственностью и стоят немалых денег. Поэтому было принято решение о создании нового комплекса с нуля...

— Петр Федорович, удалось ли компании сохранить кадровый состав?

— Удалось, причем мы продолжаем сталкиваться с проблемой недостаточной подготовки кадров в вузах. Выпускники вузов приходят к нам с недостаточной практической подготовкой. Поэтому приходится самим растить молодежь (отмечу, что у нас 70% коллектива можно причислить к этой категории), отправлять на курсы повышения квалификации в Москву, в Хабаровск.

company profile
ОАО «ПриморТИСИЗ» организовано в 1963 году, является одной из ведущих изыскательских организаций Дальнего Востока. Правопреемник государственного предприятия одноименного названия, входившего в систему Госстроя России. Компания ведет инженерно-геодезические, кадастровые, топографические работы, обследование подземных коммуникаций, наблюдение за деформацией зданий и сооружений; инженерно-геологические изыскания, инженерно-гидрологические и гидрогеологические работы. Зона деятельности — территория России.



Мэр Владивостока Игорь Пушкарёв, глава «Крокус Групп» Арас Агаларов, ректор ДВГУ Владимир Курилов и замминистра регионального развития Николай Ашлапов успеют построить ДВФУ к сентябрю 2011 года, если будут работать с опережением графика

му этапу и в настоящее время материалы проходят госэкспертизу. Сейчас ведет изыскания и проектирование по второму этапу ОАО «Сибирский ЭНТЦ». К сожалению, решение вопроса о том, будут ли эти сооружения приняты на баланс Владивостока или нет, не было доведено до логического завершения. Запасы резервного водоснабжения по-прежнему ничьи.

— Тем не менее развитие подземных источников Пушкинского месторождения прописано отдельной строкой в подпрограмме Федеральной целевой программы

— Вам удастся приобретать новую технику?

— Стараемся покупать. Тем более наша техника востребована. Уже более года она у нас не простаивает.

— Будут ли изыскатели создавать свою саморегулируемую организацию?

— Да. У нас есть учредители, мы в ближайшее время регистрируем некоммерческое партнерство «Тихоокеанское объединение по инженерным изысканиям в строительстве» (ТОИИС), в состав которого будут принимать всех дальневосточных изыскателей.

ЗАМОРОЖЕННЫЕ ДЕНЬГИ

АНТИКРИЗИСНЫЕ ТАКТИКИ РАЗЛИЧНЫХ БАНКОВ ОБЪЕДИНЯЕТ НЕЖЕЛАНИЕ ВЫДАВАТЬ КРЕДИТЫ КАК ФИЗИЧЕСКИМ, ТАК И ЮРИДИЧЕСКИМ ЛИЦАМ. ТАКИМ ОБРАЗОМ ОНИ, ОБЛАДАЯ ДОСТАТОЧНЫМИ СРЕДСТВАМИ, ПЫТАЮТСЯ СОХРАНИТЬ СВОЮ УСТОЙЧИВОСТЬ. И НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ИМ ЭТО УДАЕТСЯ — НИ ОДИН БАНК В РЕГИОНЕ НЕ РУХНУЛ В СВЯЗИ С МИРОВЫМ ЭКОНОМИЧЕСКИМ КРИЗИСОМ.

МАРИНА КРАВЧЕНКО

За минувший год в банковской системе Дальнего Востока произошел единичный кризисный случай, когда в октябре 2008 года из-за паники вкладчиков едва не оказался на грани краха «Далькомбанк». При помощи ЦБ РФ, выделившего дополнительные средства, «Далькомбанк» сумел выдать наличные средства все желающим вкладчикам, и паника стихла. Примечательно, что в период разгара мирового финансового кризиса ни у одного из дальневосточных банков не была отозвана лицензия. «Сейчас очевидно, что отношение Центробанка к коммерческим банкам в период кризиса изменилось. Если до 2004 года его политика была „спасение утопающих — дело рук самих утопающих“, то после 2004-го и, особенно в 2008-2009 годах, регулятор стал оказывать поддержку крупным банкам, поскольку от их состояния зависела финансовая устойчивость всего банковского сектора региона», — говорит гендиректор «Интерфакс-ЦЭА» Михаил Матовников. По его словам, «Далькомбанк» как крупный региональный банк отвечал заданным критериям, поэтому Центробанк проявил к нему максимум терпения, в отличие от небольших банков в других регионах. Ему была оказана максимальная поддержка. А еще несколько лет назад, если бы у финансовой структуры возникли проблемы с ликвидностью или с качеством активов, то лицензия была бы отозвана, считает аналитик.

АКТИВНОЕ СЖАТИЕ Основной антикризисной мерой банков стало резкое уменьшение объемов кредитования как физических, так и юридических лиц. Как отмечает профессор кафедры банковского дела Хабаровской государственной академии экономики и права Виктор Сливкин, кризиса ликвидности на данный момент нет — у банков в наличии достаточно денежных средств, но их не выпускают в экономику. А заместитель управляющего хабаровским филиалом ВТБ Евгений Лысун считает, что сегодня есть и кризис ликвидности, и кризис доверия. «Первый обусловлен снижением реальной стоимости активов, второй — усилившимся фактором неопределенности во всех сферах бизнеса. При этом ни тот, ни другой фактор в вопросе кредитования банками предприятий сам по себе не критичен. Тезис о том, что банки „сидят на денежном мешке“ и никому кредитов не дают, так как никому не доверяют, а предприятия в это время страдают от недостатка денег — миф. Сейчас важна ответственная позиция и кредитора, и заемщика», — подчеркивает менеджер.

По мнению и.о. начальника Главного управления Центробанка России по Хабаровскому краю Натальи Вьюгиной, «кредитное сжатие является одним из наиболее негативных последствий кризиса». Она объясняет: «Оно обусловлено ростом

кредитных рисков, в связи с ухудшением экономического положения заемщиков, а также рядом экономических и социальных факторов».

По данным Центробанка РФ, за последние несколько лет объемы потребительского кредитования по отношению к ВВП возросли примерно в семь раз. На 1 января 2009 года задолженность населения ДФО по потребкредитам сформировалась в размере 156,3 млрд руб., это в 3,7 раза больше, чем на начало 2005 года. Госпожа Вьюгина констатирует, что, начиная с 1 декабря 2008 года, наблюдалось ежемесячное снижение общего объема задолженности по кредитам физлицам. К примеру, в 2008 году среднемесячный объем кредитов составлял 5 млрд руб., в ноябре–декабре 2008 года — 3,1 млрд руб., а в 2009 году в среднем ежемесячно банки выдают физлицам 2,5 млрд руб. Снижение задолженности по кредитам было неуклонным, за исключением апреля, и по данным на 1 мая, объем задолженности снизился на 5,1%.

При этом просроченная задолженность в последние месяцы резко возрастает. Начальник отдела методологии и контроля ОАО «Первое коллекторское бюро» Николай Довгий утверждает, что ухудшение платежной дисциплины должника идет галопирующими темпами. По данным Центробанка РФ, прирост просроченной задолженности за первые три месяца 2009 года составил 22,9%. В ГУ Центробанка по Хабаровскому краю сообщили, что суммы невозврата по потребкредитам в субъекте возросла, по сравнению с началом года, на 38,9%, против прошлого года — более чем на 47%. В денежном выражении просроченная задолженность составила 2,1 млрд руб. (4,5% от общего объема задолженности).

«Из общей суммы просрочки доля долгов физлиц составляет 41,2%», — подчеркивает Наталья Вьюгина. Среди факторов роста просроченной задолженности она называет переоценку заемщиками собственных финансовых возможностей, доступность получения «быстрых кредитов», а также сокращение рабочих мест, низкий уровень доходов населения.

Реальные располагаемые денежные доходы населения в 2009 году снизились, по отношению к уровню прошлого года, на 11%, констатировала начальник отдела информатизации управления банка РЦИ ГУ Банка России по Хабаровскому краю Людмила Дроздовская. Учитывая рост рисков невозврата, защитной реакцией со стороны банков стал рост процентных ставок по кредитам. Особенно это касается «быстрых кредитов». Если до кризиса специалисты говорили об их реальном приближении к 30%, то сегодня ставки ушли далеко за 40%. Так, в Росбанке называют ставку 42%, полная стоимость кредита указывается в 51,1%. В «Восточном экспресс банке» обозначается ставка в 28,9%, а полная стоимость кредита равна 57,77%.

«Цена кредита — вещь объективная и бороться с ней не может даже президент страны», — констатировал председатель правления «Восточного экспресса банка» Сергей Власов.

ЛИШЕННЫЕ ССУД Среди корпоративных заемщиков банков первыми с проблемами при получении заемных средств столкнулись торговые сети, почувствовавшие серьезный дефицит оборотных средств. Это проявилось как на уровне федеральных ритейлеров (одним из первых со сложностями из-за перекредитования столкнулась сеть «Эльдорадо»), так и на уровне регионов (из-за операционных убытков закрылись магазины сети «Шамса», выставлены на продажу магазины сети Red Mart). Участники рынка считают, что в аналогичном положении могут оказаться и другие торговые сети.

Также в списке нежелательных клиентов кредитных организаций оказались металлурги. В частности, единственное подобное предприятие на Дальнем Востоке — ОАО «Амурметалл». Еще в феврале законодательная дума края утвердила предоставление правительством Хабаровского края гарантий на получение «Амурметаллом» кредита в 575 млн руб. для пополнения оборотных средств. В мае премьер РФ Владимир Путин заявил о предоставлении предприятию госгарантий уже на 3,3 млрд руб. Однако даже под эти гарантии «Амурметаллу» не удалось привлечь средства. На сегодняшний день объем задолженности предприятия превышает 20 млрд руб. Нехватка оборотных средств составляет 1,5 млрд руб. Кредиторы обратились в арбитражный суд с требованием начать банкротство предприятия. Руководитель Дальневосточного банка Сбербанка России Валерий Пытнев отмечал наличие «кое-каких движений у металлургов», а также сообщал, что «нам вместе придется приложить серьезные усилия для поддержания жизнеспособности наших предприятий». Между тем реальные средства «Амурметалл» до сих пор не получил. Еще одно стратегически важное для региона предприятие — ОАО «Амурский судостроительный завод» — на днях не получил положительного решения арбитража о пролонгации кредитного договора в Сбербанке на 124,3 млн руб.

Если обратиться к региональной статистике в области кредитования юридических лиц в 2009 году, то налицо снижение объемов выдачи кредитов на 20,4% (по данным на 1 мая), наиболее значительное снижение было в феврале. При этом просроченная задолженность в течение квартала увеличилась на 44,8% и ее доля возросла с 1,9% до 2,6% в общей структуре задолженности. В ГУ Центробанка по Хабаровскому краю сообщили, что структура ссудной задолженности реального сектора экономики по видам деятельности «практически неизменна: кредиты, предоставленные предприятиям обрабатывающих производств — 27,1%; добычи полезных

ископаемых — 16%; оптовой и розничной торговли, ремонта автотранспортных средств, бытовых изделий — 16,7%; строительства — 9,6%; производства и распределения электроэнергии — 8,2%, сельского и лесного хозяйства — 6,9%; транспорта и связи — 3,7%; на аренду недвижимости выдано 4,5%; на прочие виды деятельности — 7,3%». Наталья Вьюгина заметила, что все-таки у банков возникают более высокие риски при кредитовании физлиц, нежели предприятий и организаций.

ПОРТРЕТ НАДЕЖНОГО ЗАЕМЩИКА По словам госпожи Вьюгиной, повышение качества управления кредитными рисками — одна из основных задач в условиях неблагоприятной обстановки на мировых и отечественном рынках, поэтому «высокорисковое кредитование практически прекращается». Идеальным заемщиком для банков сегодня стал клиент, не имеющий задолженности в других кредитных организациях и работающий в секторе, наименее подверженном влиянию кризиса. Если рассматривать сектор кредитования физлиц — человек должен иметь положительную историю в данном банке, стабильную работу с постоянным заработком, высшее образование, надежных поручителей или супругов с постоянным доходом. «Основная масса жителей себя переоценивает», — говорит председатель правления «Восточного экспресса банка» Сергей Власов. По его статистике, сегодня около 30% жителей региона кредитуются непрерывно, еще 30% в сегменте «средний класс», по его данным, вообще не кредитуются и не собираются, около 20% — пользуются кредитами эпизодически, остальные 20% берут кредиты, которые не в состоянии отдать, в различных банках. «Сейчас большая проблема банков — перегруженность по этим 20%», — объясняет он ситуацию в потребкредитовании.

Замуправляющего хабаровским филиалом ВТБ Евгений Лысун поясняет: «Потери пока незначительны — прошло мало времени с начала кризиса. Итоги года покажут реальную картину, происходящего на банковском рынке. Хотя проблем стало больше, в основном — в связи с невозможностью многих заемщиков своевременно исполнять обязательства».

Тем не менее последние данные банковского сектора позволяют специалистам прогнозировать позитивное развитие событий. Согласно данным Центробанка России на 1 мая, впервые после начала кризиса сократились темпы роста просрочки. «Рост просроченной задолженности по банковскому сектору чуть-чуть замедлился», — заявил 9 июня директор департамента банковского регулирования и надзора Банка России Алексей Симановский. По его мнению, несмотря на то, что изменения можно измерить десятками долями процента, в ЦБ надеются на то, что эта ситуация станет тенденцией. ■

ДОЛГАЯ ДОРОГА

ИДЕЯ СОЗДАНИЯ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ ПОЯВИЛАСЬ ЕЩЕ В XIX ВЕКЕ, ПЕРВЫЕ РАБОТЫ НАЧАЛИСЬ ДО РЕВОЛЮЦИИ, А ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ ПОСТРОЕНА В 1930-Е ГОДЫ. ИСТОРИЯ БАМА ПОКАЗЫВАЕТ, ЧТО ЭКОНОМИКА В ПРОЕКТЕ ВСЕГДА БЫЛА ВТОРОСТЕПЕННА И МАГИСТРАЛЬ ПРИНОСИТ ОАО РЖД УБЫТКИ. НЕДАВНО ПОЯВИЛАСЬ НАДЕЖДА, ЧТО ЗАГРУЗКА МОЖЕТ ВЫРАСТИ ДО РЕНТАБЕЛЬНОЙ, НО КРИЗИС ЗАСТАВИЛ УСОМНИТЬСЯ В ЭТОМ.

ЕВДОКИЯ КАРПОВА, ПЕТР МИРОНЕНКО

ДУБЛЕР ТРАНССИБА Современный человек при упоминании Байкало-Амурской магистрали вспоминает только стройку века 1970-80-х годов. На самом деле название БАМ появилось за 40 лет до начала брежневской стройки, а впервые идея строительства железной дороги по маршруту нынешней возникла уже тогда, когда проектировали Транссибирскую магистраль, то есть в 1880-е годы. Уже тогда существовали проекты строительства ответвления Транссиба к северу от Байкала до Хабаровска. Но в тот момент правительство не заинтересовалось идеей, а вернулось к ней только в 1906–1907 годах — сразу после русско-японской войны, показавшей, что восточные границы империи не так надежны, как казалось.

Уже тогда местные предприниматели обособывали необходимость строительства дороги перспективой освоения минеральных ресурсов к северу от Байкала. Но то, что проектно-изыскательские работы северного ответвления Транссиба начались именно в 1907 году, свидетельствует о тенденции, которая будет видна и в дальнейшем: государство готовилось к серьезным инвестициям в БАМ, только когда это касалось безопасности. Транссиб проходил слишком близко от границы, а для ведения боевых действий на востоке государству была необходима рокада — железная дорога, проходящая параллельно предполагаемой линии фронта возможной войны и дающая возможность подвозить и снабжать войска. Во все последующие годы всерьез возвращаться к строительству дороги государство будет только в моменты напруги на восточных границах.

Первые изыскательские работы на будущем БАМе прекратились в 1914 году с началом Первой мировой войны, в которой Япония оказалась союзником России, а Китай самостоятельным игроком не был. Новая власть вернулась к строительству дороги только спустя почти 20 лет. Хотя в середине 1920-х годов планы строительства дороги к северу от Транссиба выдвигались, до начала 1930-х они оставались просто идеей. Толчком к началу процесса, скорее всего, стал конфликт на Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД) — на проходившем по территории Китая участке Транссиба, который тогда был советско-китайским СП и по которому до революции шла основная часть движения от Восточной Сибири в сторону Дальнего Востока.

Летом 1929 года, в Китае после прихода к власти националистов китайские войска захватили КВЖД и удерживали ее полгода. Сама КВЖД к этому моменту уже не была единственным продолжением Транссиба до Тихого океана, но конфликт показал потенциальную опасность на советско-китайской границе, по которой проходила основная магистраль Транссиба. Уже в 1930 году



НАЧИНАЛИ СТРОИТЬ БАМ ЗАКЛЮЧЕННЫЕ — ЗАКАНЧИВАЛИ КОМСОМОЛЬЦЫ

Далькрайком ВКП(б) направил в ЦК и Совнарком предложения о строительстве второй транссибирской дороги. В этом документе впервые упоминается название «Байкало-Амурская магистраль». Начинать дорогу предлагалось от станции Уруша (примерно середина нынешнего БАМа в районе Сковородина), а конечным пунктом планировали сделать Комсомольск-на-Амуре, который тогда был селом Пермским.

К 1932 году предложения Далькрайкома прошли все инстанции, и в апреле появилось первое постановление Совнаркома «О строительстве Байкало-Амурской магистрали», утвердившее план строительства БАМа и предложенный Далькрайком маршрут. Наркомату путей сообщения предписывалось обеспечить «немедленный приступ ко всем подготовительным работам по сооружению БАМа». Стройку, согласно постановлению, планировалось закончить в три года: сквозное движение по всей магистрали в режиме рабочей эксплуатации должно было быть открыто к концу 1935 года.

Но почти в самом начале строительства стало ясно, что его сроки, как и на многих других объектах сталинских пятилеток, слишком оптимистичны и вовремя закончить магистраль не удастся. Основная проблема была в отсутствии рабочей силы: при официально установленном контингенте работающих на стройке в 25–26 тыс. человек к началу строительства в 1932 году удалось привлечь только 2,5 тыс. человек. Притом что первый руководитель строительства БАМа Сергей Мрачковский считал даже установленный контингент заниженным вдвое. Учитывая трудно-

сти с доставкой стройматериалов и оборудования, к концу 1932 года в проекте образовались, как тогда говорились, «огромные прорывы», финансирование строительства к четвертому кварталу было почти прекращено, и уже обсуждалось его свертывание.

СТАЛИНСКАЯ СТРОЙКА Решение было обычным для того времени: в октябре 1932 года, когда стало окончательно ясно, что план вербовки вольных рабочих выполнить не удастся, стройку передали из ведения наркомата по железным дорогам (НКПС) к ОГПУ, которое в этот момент в рекордные сроки завершало строительство Беломорско-Балтийского канала. Количество заключенных в лагерях ОГПУ росло с каждым годом, строительство Беломорканала в 1933 году закончилось, так что проблема с рабочей силой на БАМе была решена: к 1934 году в структуре Байкало-Амурского лагеря (БАМЛАГ) было занято около четверти из более 500 тыс. заключенных, отбывавших сроки в лагерях ОГПУ. Самыми известными из заключенных БАМЛАГа были философ Павел Флоренский и будущий маршал Константин Рокоссовский.

Вопрос о рабочей силе был снят, но первоначальные планы к 1934 году все равно пришлось менять: территория будущей трассы оказалась плохо изученной, и значительную часть рабочей силы до времени бросили на строительство вторых путей Транссиба. Работы по строительству новой магистрали пока что было решено проводить только на соединительном участке от станции БАМ на Транссибе (в районе Сковородина) до Тынды. Но и он был открыт с большим опозданием — только в октябре 1937 года. В этом же году, после начала полномасштабной японско-китайской войны

на территории северного Китая, советское правительство приняло второе постановление о строительстве БАМа, утвердив современный маршрут прохождения магистрали от Тайшета через Усть-Кут, Нижнеангарск, Тынду, Ургал, Комсомольск-на-Амуре с выходом в порт Советская Гавань.

Общая длина трассы выросла с первоначально предлагавшихся 1,65–2 тыс. км до 4 тыс. км и более. Для проектирования БАМа, согласно этому постановлению, впервые был создан специальный проектировочный институт «БАМтранспроект» (с 1939 года переименован в «БАМпроект»). В 1937 году начались работы по строительству второй соединительной части с Транссибом — линии Известковая—Ургал. В 1938 году, после первого открытого конфликта Красной армии с японскими войсками на озере Хасан, последовало еще одно постановление Совнаркома, которое утвердило новый срок введения магистрали в эксплуатацию — 1945 год.

ПОМЕШАЛА ВОЙНА Разразившаяся в 1941 году Великая Отечественная война спутала все планы строительства магистрали. За два месяца до начала войны с Германией, в апреле СССР и Япония заключили пакт о ненападении. Японская военная промышленность стала готовиться к морской войне с США, и вероятность крупномасштабной войны на Дальнем Востоке, а с ней и стратегическая необходимость строительства БАМа, существенно снизилась. Напротив, в европейской части страны с началом войны с Германией положение ухудшалось с каждым днем, и в этих условиях НКПС воспользовался материалами БАМа в качестве резерва. Рельсы и железнодорожное оборудование использовались при восстановлении разрушенных участков железных дорог на южных участках фронта, например при строительстве рокадной дороги снабжения по западному берегу Волги у Сталинграда — Заволжской магистрали, при строительстве железнодорожных участков транспортного коридора для организации поставок союзников по ленд-лизу через Иран.

В результате почти все построенные линии БАМа фактически перестали существовать. В 1941 году была демонтирована введенная еще в 1937-м линия БАМ—Тында, строительство участков Ургал—Комсомольск-на-Амуре, Тайшет—Падун и Комсомольск—Советская Гавань было законсервировано. Линия Известковая—Ургал была предварительно введена в эксплуатацию в 1942 году, но уже год спустя ее также разобрали. Железнодорожное сообщение на уже построенных участках общей длиной примерно в 400 км было прекращено.

Тем не менее даже во время войны БАМ оставался для советского руководства приоритетным

проектом. Как только ситуация на фронте начала улучшаться, в 1943 году Государственный комитет обороны СССР возобновил в ускоренном режиме строительство линии Комсомольск—Советская Гавань, на тот момент самой важной на случай войны с Японией. При помощи американских поставок железнодорожного оборудования по ленд-лизу в июле 1945 года (за месяц до объявления СССР войны Японии) линия вступила в строй. Строительство продолжалось и сразу после войны. Возобновились работы на западном участке БАМа, в 1947 году была открыта линия Тайшет—Братск, а в 1951-м ее довели до станции Лена (город Усть-Кут), фактически сформировав нынешний западный участок трассы. Правда, полноценный ввод в эксплуатацию участка произошёл только семь лет спустя — в 1958 году. Линии были необходимы для обеспечения работы крупных строек — Усть-Илимской ГЭС, Братского и Усть-Илимского ЛПК.

Но эти линии стали последними введенными до начала новой стройки брежневского периода. Реальной угрозы советским границам на востоке больше не было: с приходом к власти в Китае коммунистов советско-китайские отношения, казалось, навсегда стали исключительно дружескими, а Японии как военного субъекта в регионе после поражения в войне больше не существовало. Кроме того, пришедшее к власти новое руководство во главе с Никитой Хрущевым предложило новые масштабные проекты в других регионах, в частности освоение целины.

А с конца 1950-х годов к уже известным проблемам строительства — трудностям в привлечении рабочей силы, вечной мерзлоте и сложному рельефу — добавилась еще одна. В конце 1950-х на трассе БАМа была зафиксирована высокая сейсмическая активность: в зоне магистрали произошло сразу семь землетрясений силой от 7 до 10 баллов. В 1957 году на северных отрогах хребта Удокан произошло самое значительное на территории СССР с 1911 года Муйское землетрясение силой 10–11 баллов, вызвавшее образование системы трещин и разломов протяженностью около 300 км, сдвиг русел рек, обрушение горных склонов. В 1961 году Институт земной коры сибирского отделения АН СССР начал сейсмологические исследования по трассе БАМа, которые заняли несколько лет.

До конца 1960-х годов на БАМе продолжались только незначительные работы — были отсыпаны насыпи и рассечены скалы к западу от Комсомольска-на-Амуре. В течение всех 1950–60-х годов построенный участок основной магистрали и соединительная линия Известковая—Ургал использовались как лесовозная дорога. Строительство на БАМе было почти полностью приостановлено до середины 1970-х годов.

ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ Вернуться к теме БАМа государство решило только в 1960-е годы. Как и раньше, толчком к возобновлению инвестиций и началу новых проектировочных работ стали геополитические соображения. С конца 1950-х годов отношения между СССР и Китаем начали портиться, китайское руководство настаивало на пересмотре границы с Советским Союзом. Ко второй половине 1960-х стало понятно, что вооруженный конфликт на советско-китайской границе вполне реален, причем он мог быть вполне масштабным: на 4 380 км советско-китайской границы



ДО ВВЕДЕНИЯ СЕВЕРОМУЙСКОГО ТОННЕЛЯ ОДНОЙ ИЗ ГЛАВНЫХ ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТЕЙ БАМА БЫЛ «ЧЕРТОВ МОСТ»

размещались силы в 658 тыс. советских и 814 тыс. китайских солдат. В 1969 году эти предположения подтвердились — между СССР и Китаем произошел первый открытый пограничный конфликт на спорном острове Даманский, куда высадились 300 китайских солдат. К счастью, конфликт не перерос в полномасштабные военные действия, но стычки между советскими пограничниками и китайскими войсками продолжались и после этого.

Конечно, военно-стратегические соображения не были единственной причиной начала новых работ на БАМе. Советские экономисты рассматривали строительство железной дороги как основной элемент комплексного освоения производительных сил Иркутской области, Бурятии, Забайкалья, Якутии, Амурской области и Хабаровского края. Маршрут трассы прошел мимо крупнейших неразработанных месторождений, находившихся в этих регионах, в том числе медного Удоканского, крупнейших нефтегазоносных (Чаяндинское и Верхнечонское) и угольных (Нерюнгринское и Эльгинское) месторождений Якутии, полиметаллических (Чинейское) и урановых (Холодненское) месторождений Бурятии и Читинской области.

Экономисты обосновывали необходимость создания в зоне БАМа девяти территориально-производственных комплексов (ТПК). Кроме того, в 1970-е годы высокие цены на нефть стимулировали государственные инвестиции, и объемы перевозок по Транссибу значительно выросли, вызвав у руководства страны опасение, что пропускная способность основной дороги в обозримом будущем окажется недостаточной. В перспективе ставилась задача продолжить БАМ на север на Якутск, далее на Магадан, Чукотку и Камчатку.

В 1967 году вышло постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР о возобновлении проектно-изыскательских работ на БАМе, которые были поручены институтам «Мосгипротранс», «Ленгипротранс» и «Сибгипротранс». Проектировочные работы, по сути, пришлось проводить заново — как из-за уточнения по сравнению с 1930-ми годами природных условий на маршруте трассы (в том числе повышенной сейсмической опасности), так и из-за изменения технических условий эксплуатации трассы, на которой вместо ранее планируемой паровозной тяги теперь предполагалось организовать движение на тепловозной и электрической. К этому времени электрифициро-

ван был только самый западный участок трассы Тайшет—Лена.

Первые работы на новой стройке начались еще до 1974 года, от которого принято отсчитывать историю современного БАМа. Первое строительное подразделение магистрали, управление «БАМстройпуть» на станции Сковородино было создано в ноябре 1971 года, а сама стройка началась в 1972-м. В апреле были отсыпаны первые кубометры грунта на участке БАМ—Тындинский, а в сентябре на нулевом километре линии было уложено первое звено.

В марте 1974 года на выступлении в Алма-Ате генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Брежнев впервые назвал БАМ «важнейшей стройкой девятой пятилетки». Спустя четыре месяца, 8 июля появилось постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР № 561 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», которое сейчас считается официальным началом стройки. Завершить строительство магистрали рассчитывали за десять лет. План предполагал строительство магистрали протяженностью 3 145 км от Усть-Кута (станция Лена) до Комсомольска-на-Амуре, прокладку второго пути длиной 680 км — на уже построенном участке Тайшет—Лена и однопутную 400-километровую железную дорогу БАМ—Тында—Беркажит — в общей сложности 4 225 км путей.

В конце июля 1974 года «Правда» опубликовала на первой полосе статью «От Байкала до Амура», ею был дан старт для массовой агитационной кампании, продолжавшейся до конца строительства. Правда, о начальном этапе строительства БАМа в 1930-е годы в многочисленных книгах, брошюрах и газетных статьях, которые издавались многомиллионными тиражами, писалось очень мало. К этому времени настоящую историю даже относительно успешных проектов, вроде Беломорканала, государство предпочитало не рассказывать. А про построенные и разобранные во время войны участки БАМа, например, в советском энциклопедическом словаре 1980-х годов издания, не было вообще ничего — датой начала стройки назывался 1974 год, и лишь вскользь упоминалось о двух участках, построенных «в конце 1940-х — начале 1950-х годов».

Как и в 1930-е, в годы второго строительства БАМа перед государством встала задача обеспе-

чить стройке рабочую силу, причем относительно дешевую. Задачу эту приходилось решать уже другими способами. Еще до июльского постановления ЦК, на XVII съезде ВЛКСМ в апреле БАМ был объявлен всесоюзной комсомольской стройкой. Прямо на съезде был сформирован первый комсомольский отряд, отправившийся на магистраль. К лету 1974 года на БАМе работало уже 2 тыс. комсомольцев. Доля прибывших на стройку «по общественному призыву» в первый год составляла 47,7% от общего числа занятых, а в отдельных подразделениях — до 80%. Кроме добровольцев работали на стройке и выпускники вузов, приехавшие на БАМ по распределению.

Второй движущей силой стали железнодорожные войска — те же комсомольцы, но попавшие на стройку уже не добровольно. Первые военные строительные подразделения прибыли на БАМ в августе 1974 года. Над строительством инфраструктуры БАМа взяли шефство республики СССР — станцию Ургал строила Украина, Муякан — Белоруссия, Уоян — Литва, Кичера — Эстония, Таюра — Армения, Улькан — Азербайджан, Солони — Таджикистан, Алонка — Молдавия, Тында строилась под шефством Москвы. Параллельно велось строительство и «на выходе» — в портах Ванино и Советская Гавань.

Комсомольцы и военные строили дорогу почти так же быстро, как заключенные. В 1979 году был завершен участок Комсомольск—Березовка, который замкнул восточное кольцо БАМа (Известковая—Ургал—Комсомольск—Волочаевка). К 1981 году, когда магистраль в системе МПС официально стала самостоятельной Байкало-Амурской железной дорогой с управлением в Тынде, эксплуатационная длина путей новой дороги составляла более 1,6 тыс. км. На западном участке в том же году была введена в эксплуатацию линия Лена—Нижнеангарск. В 1982 году на восточном участке БАМа было открыто рабочее движение поездов от Тынды до станции Верхнезейск, а в ноябре того же года сдан в постоянную эксплуатацию 300-километровый участок Ургал—Постышево.

Стыковка западного и восточного участков путей произошла в сентябре 1984 года, а 1 октября состоялась торжественная укладка «золотых» звеньев БАМа на станции Куэнга в Читинской области. Еще пять лет продолжалась работа по достройке инфраструктуры БАМа и вспомогательных веток. В 1989 году был подписан акт о приемке магистрали, и на ней началось сквозное движение поездов. Но окончательные работы по строительству БАМа были завершены только через 14 лет, когда в 2003 году открылся пятый по размеру в мире 15-километровый Северомуйский тоннель, подготовительные работы по которому начались еще в 1976 году. До окончания строительства тоннеля поездам приходилось идти по 64-километровому обходу.

ЧТО ДАЛЬШЕ? Строительство магистрали обошлось Советскому Союзу в ценах 1991 года без учета упущенной выгоды в 17,7 млрд руб., это был крупнейший инфраструктурный проект в истории СССР. Военно-стратегическая задача дублирования Транссиба на большем расстоянии от границы была успешно решена, но экономической выгоды проект до сих пор так и не принес.

Уже в 1980-е годы советские экономисты указывали на то, что из девяти ТПК, которые должны были обеспечить загрузку БАМа, реализован толь-

ко один — в Нерюнгринском угольном бассейне. С тех пор ситуация если и улучшилась, то не сильно. Большинство крупнейших месторождений, которые могли бы обеспечить БАМу дополнительную загрузку, до сих пор не разрабатываются.

По магистрали перевозится 8–10 млн тонн грузов в год (при проектной мощности в ХХХ), и при таких небольших объемах магистраль продолжает оставаться нерентабельной, принося ОАО «Российские железные дороги» несколько миллиардов рублей убытков в год. Пассажирские перевозки на БАМе еще менее интенсивны. Сегодня БАМ перевозит около 12 млн человек в год — немногим более 1% пассажирских перевозок по стране. Интенсивность движения пассажирских поездов по магистрали незначительна — одна-две пары поездов в сутки, как в дальнейшем, так и в пригородном сообщении на участке Комсомольск—Северобайкальск, и 9–16 пар на западном участке.

Надежда на то, что ситуация сдвинется с мертвой точки, появилась в последние несколько лет, когда активизировалась работа по освоению месторождений в зоне магистрали. В 2003 году холдинг «Базовый элемент» купил у группы «Евросиб» крупнейшее в России Чинейское месторождение ванадийсодержащих и медно-сульфидных руд с драгоценными металлами. В 2007 году был найден инвестор для освоения Эльгинского месторождения, лицензию на которое вместе с компанией «Якутуголь» купила металлургическая компания «Мечел». В 2008 году прошел конкурс по продаже лицензии на освоение Удокана, владельцем лицензии стал «Металлоинвест», кото-

рый договорился разрабатывать его совместно с госкорпорацией «Ростехнологии». Группа Aricom начала разработку месторождений титаномагнетитовых руд Куранах и Большой Сейим.

Но самым значительным аргументом в пользу дальнейшего развития БАМа стало то, что рост объемов железнодорожных перевозок в стране в 1998–2007 годах позволял предположить, что объем перевозок грузов по Транссибирской магистрали может достичь пределов ее пропускной способности и новые объемы перевозок будет брать на себя уже дублирующая трасса.

Учитывая эти факторы, в 2007 году ОАО РЖД разработало стратегическую программу развития БАМа до 2020 года. Программа, конечно, была рассчитана без учета будущего экономического кризиса. Было просчитано два варианта — пессимистичный, предполагающий рост объема перевозок грузов в порты Ванино и Советская Гавань (до 30 млн тонн в год), и оптимистичный — с расчетом на рост перевозок до 53 млн тонн в год. Грузопотоки в основном планировалось увеличить за счет новых разрабатываемых месторождений в зоне магистрали, но рассчитывали и на новые транзитные грузы.

Президент ОАО РЖД Владимир Якунин не раз говорил, что в идеале в долгосрочной перспективе грузовые перевозки в регионе должны уйти на БАМ, а Трансбм должен специализироваться на пассажирских и контейнерных перевозках. Программа также предусматривала усиленное развитие конечной точки БАМа — Ванино—Совгаваньского транспортного узла со строительством новых тер-

миналов по перевалке угля (СУЭК и «Саха транспортная компания», принадлежащая «Мечелу»), лесных и металлоломных грузов (Evraz Group), глинозема, алюминия и лесных грузов («Базовый элемент») и руды (Гаринское железорудное месторождение, Aricom). Предполагалось, что расти, хотя и не так быстро, будет и пассажирооборот — с нынешних 2,4 млрд пассажирокилометров до 2,8 млрд в 2020 году.

При первом варианте программы на развитие магистрали до 2020 года планировалось потратить 247,3 млрд руб., во втором — 317,2 млрд руб. в ценах 2006 года. За счет этих инвестиций (на первых этапах планировалось, что 70% вложений обеспечит ОАО РЖД, а остальные 30% — инвестфонд) предполагалось удлинить и построить дополнительные приемно-отправительные пути на станциях, восстановить разобранные в 1990-е годы, построить 1 313 км вторых главных путей, модернизировать инфраструктуру магистрали.

В теоретическом долгосрочном плане программа, как и в 1970-е годы, предусматривает продолжение БАМа на север в сторону Магадана, Камчатки и Чукотки. Эти проекты зафиксированы и в стратегическом плане развития российских железных дорог до 2030 года. Строится железнодорожная линия Томмот—Якутск, которая свяжет БАМ с районами Якутии, ранее доступными только с помощью водного транспорта.

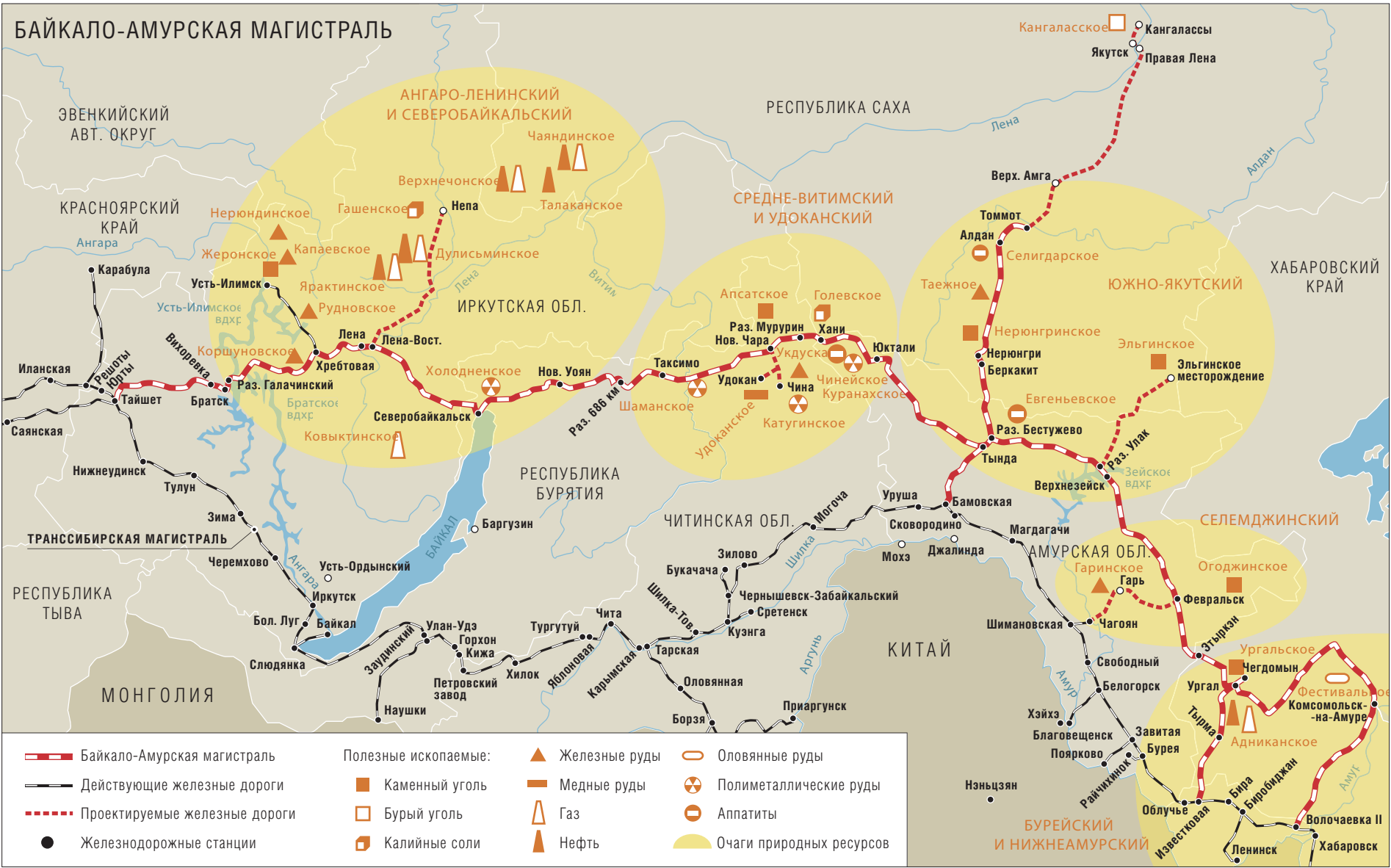
Но мировой экономический кризис поставил эти планы под вопрос. Падение перевозок с началом кризиса, по крайней мере в краткосрочной перспективе, сняло вопрос о перегрузке Трансбма.

Почти все проекты по освоению зоны БАМа, как и большинство новых проектов в стране, оказались заморожены.

«Базэл» до сих пор разрабатывает ТЭО Чинейского месторождения, а с учетом долговых проблем компании реализация этого проекта, скорее всего, будет отложена на неопределенный срок. Ближе всего к реализации был Эльгинский проект, но и тут возникли проблемы: в апреле из-за долгов «Мечела» перед подрядчиками было остановлено строительство железнодорожной ветки к месторождению, необходимой для его ввода в строй. Подготовка к освоению Удокана тоже идет неспешно: «Металлоинвест», несмотря на требования Роснедр, до сих пор даже не оплатил выигранную прошлым летом лицензию.

Нефтегазовые месторождения региона тоже не стали источником грузов для БАМа: транспортировку нефти по железнодорожной части трубопровода Восточная Сибирь—Тихий океан (ОАО РЖД и Минтранс предлагали задействовать в этом проекте БАМ, министр Игорь Левитин рассчитывал, что это покроет хотя бы часть убытков от его содержания) было решено полностью осуществлять по Транссибу.

В институте «Гипротрансэи», разрабатывавшем программу строительства БАМа, констатируют, что реализация проекта будет зависеть от того, как быстро закончится экономический спад и «как быстро сработают инвесторы». Впрочем, в долгосрочной перспективе перевозки по Транссибу все равно будут расти, а месторождения будут осваиваться, уверены в институте. Так что программа развития БАМа пока не пересматривается. ■





Коммерсантъ®

В **лучших** местах города

Читайте «Коммерсантъ» каждый день
в кофейнях, ресторанах, гостиницах
и бизнес-центрах!

Подробности по телефонам:

в Хабаровске (4212) 41-21-31,

во Владивостоке (4232) 22-35-20.

«Российские железные дороги»,
в вагонах повышенной комфортности.

«Восточный Экспресс Банк» (VIP-отделение),
г. Хабаровск, ул. Муравьева-Амурского, 44; тел. 8-800-100-7-100.

ХАБАРОВСК

«Теппан Яки», суши-бар,
ул. Муравьева-Амурского, 11;
тел. 32-47-63
«Бирхаус», ресторан,
ул. Муравьева-Амурского, 9,
тел.: 62-99-99, 31-18-45
«Эль Ранчо», ресторан,
ул. Запарина, 85,
тел.: 62-40-46, 30-25-93
«R-SAFE», кафе, ул. Пушкина, 52;
тел. 61-02-33
«Кабачок», ул. Запарина, 84,
тел.: 60-03-77, 42-31-84
«Хабаровск-Сити», бутик-отель,
тел. 45-42-22
«Хабаровск-Сити», кафе-бар,
ул. Истомина, 64, тел. 79-95-77
«Саквояж», кафе,
ул. Комсомольская, 87; тел. 31-48-21.
«Дальний Восток», кофейня,
ул. Муравьева-Амурского, 18;
тел. 31-35-30.
Full Time, cafe-club,

ул. Истомина, 49, тел. 31-16-98.
«Ирландский бар», бар,
ул. Запарина, 8, тел. 21-99-39.
«Парус», бизнес-центр,
ул. Шевченко, 5;
тел.: 64-95-10, 32-76-09.
«Веранда», кафе,
ул. Тургенева, 46, 5-й этаж;
тел. 41-57-41.
«Рафинато», ресторан,
ул. Ленинградская, 28,
КРК «Цепелин»;
тел.: 38-17-29, 38-18-59.
«Али-отель», отель,
ул. Мухина, 17; тел. 21-78-88.
«Саппоро», гостиница,
ул. Комсомольская, 79;
тел.: 30-42-90, 30-67-45.
«Апарт-отель „Мар-Кюель“»,
гостиница,
пер. Дзержинского, 3а;
тел.: 21-68-08, 21-67-17, 22-18-87.
«Arirang», гостиница,
пер. Свободный, 11;

тел.: 57-77-77, 57-55-55.
«Крэпэри», кафе,
ул. Ленина, 23;
тел. 31-62-30.
Dopingbar, спорт-бар,
пер. Арсеньева, 4;
тел.: 42-07-49, 42-07-50
«Coffee», кофейня,
ул. Карла Маркса, 43;
тел. 32-54-46, и
ул. Комсомольская, 64;
тел. 21-46-46
«Мужской разговор», кафе,
ул. Демьяна Бедного, 27;
тел.: 203-205, 8-914-770-17-96.
«Маракеш», ресторан,
ул. Ленинградская, 18;
тел.: 38-17-68, 38-17-69.
«Гараж», бар,
ул. Волочаевская, 15,
тел.: 31-91-45, 45-67-67
«Шериф», кафе,
ул. Карла Маркса, 107е,
тел.: 70-12-68

ВЛАДИВОСТОК

«Хохлома», кафе,
ул. Прапорщика Комарова, 12;
тел. 400-930.
Presto, кофейня,
ул. Светланская, 15;
тел. 26-63-86.
Phone Club, кафе,
ул. Павленко, 6;
тел. 40-44-47.
«Эльзас», кафе,
пр. 100 лет Владивостоку, д. 57,
ТЦ. Максим, 1-й этаж,
тел. 33-22-31.

«Влад Мотор Инн», ресторан,
ул. Восьмая, 35; тел. 38-88-88.
«Влад Мотор Инн», гостиница,
ул. Восьмая, 35;
тел. 38-88-88.
Mr. Coffee, кофейня,
Океанский пр., 52а
(гипермаркет V-Lazer).
«Старый город», ресторан,
ул. Семеновская, 1/10;
тел. 20-52-34.
MITAMI, японская кухня,
Океанский пр., 87;
тел. 43-79-18.

PULP FICTION, coffee club,
ул. Бородинская, 9а;
тел. 34-50-10.
«Избушка», кафе,
ул. Фокина, д. 9, стр. 1-8,
тел. 22-08-83.
«Бель Базар», кофейня, ул. 1-я
Морская, 6/25, тел. 302-115
«Формат», кафе,
пр. Острякова, 13, оф. 11,
тел. 44-82-66
«Вереск», мужской салон красоты,
ул. Семеновская, 23,
тел. 22-05-25