



ВАЛЕРИЙ ГРИБАНОВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ЭКОНОМИКА РЕГИОНА»

ФАБРИКА КОНЦЕПЦИЙ

Смоленский обещает к концу нынешнего года завершить разработку «Стратегии-2030». Чиновники с нарастающим пафосом говорят о документе, который решит наконец все городские проблемы и укажет прямой и проторенный путь развития мегаполиса на ближайшие 17 лет. За последние полтора десятка лет не раз создавалось впечатление, что написание стратегий, концепций и разного рода планов — это единственное, на что способны госслужащие. По крайней мере, не раз стопку писанины они пытались выдать за результат титанической работы по освоению солидных бюджетов. При разработке Стратегии-2030 чиновники решили поиграть в демократию. Возможности выбирать руководство города жителям Петербурга не дано, поэтому вместо выбора чиновников им предлагается выбрать очевидные истины. На сайте, посвященном разработке документа, горожане могут высказать свои предложения о том, на каких направлениях властям следует сосредоточить свое внимание. Горожане высказали первые предложения, чиновники «провели анализ» и, к своему удивлению, выяснили, что «пчелы голосуют за мед»: жители Петербурга считают, что приоритетными вопросами для власти являются транспорт и ЖКХ, а жить желают в чистом, безопасном и культурном городе. О том, что планирование необходимо, спорить никто не станет. Требуется понимание того, на какие сектора экономики необходимо делать ставку, верстая бюджет на ближайшие годы. Но сверстать бюджет мало — его надо исполнить. А с этим последние пару лет в городе серьезные проблемы. Недавно чиновники нашли «стрелочника» — уволили главу комитета по строительству, который, кстати, не продержался на посту и года. Но будет ли новый руководитель строительного сектора более эффективен — хотя бы в освоении средств городской казны — большой вопрос. Впрочем, у нового главы есть железобетонная возможность закрепиться на своем месте. Можно написать стратегию или концепцию развития строительного комплекса. Только нужно пойти дальше разработчиков Стратегии-2030, встать на ступень выше и разработать документ до 2031 года. Тогда станет ясно, что менеджер эффективен.

ДОГНАТЬ И ПЕРЕГНАТЬ

ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ ВСЕ АКТИВНЕЕ ДОГОНЯЕТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ПО ПРИТОКУ ИНВЕСТИЦИЙ В ЭКОНОМИКУ РЕГИОНА И ПРИРОСТУ ОБЪЕМОВ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА В САМЫХ РАЗЛИЧНЫХ ОТРАСЛЯХ. ВГ ПОПЫТАЛСЯ ВЫЯВИТЬ НАИБОЛЕЕ ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ТОЧКИ РОСТА ОБЛАСТНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ.

АНАСТАСИЯ ЦЫБИНА

В Ленобласти работает примерно 300 крупных и средних предприятий. Ведомство, курирующее экономическое развитие субъектов РФ (Министерство регионального развития), довольно сдержанно комментирует современное состояние экономических субъектов Ленобласти, а также то видение, которое должно быть у правительства России относительно вектора развития областной экономики. «Промышленность является базовым направлением развития экономики Ленинградской области и основным источником формирования регионального бюджета», — рассказали в Министерстве регионального развития. — Предприятиями промышленного комплекса Ленинградской области выпускается самая разнообразная продукция производственно-технического назначения: бензин, дизельное топливо, минеральные удобрения, глинозем, автомобили, суда, шины для легковых автомобилей, алюминий, деловая древесина, целлюлоза, бумага, картон, машины, приборы, строительные материалы и другое. Кроме того, производятся потребительские товары: мебель, ткани, швейные изделия, продукты питания».

По данным Минрегиона, согласно мониторингу ситуации в экономике, финансово-банковской и социальной сферах субъектов России по итогам 2012 года Ленинградская область заняла 9-е место, по уровню развития реального сектора экономики — 12-е место. В прошлом году валовой региональный продукт (ВРП) Ленинградской области вырос на 4,7%. Индекс промышленного производства в 2012 году по сравнению с 2011 годом составил 104,2%.

В правительстве Ленинградской области добавляют, что доля промышленности в ВРП Ленинградской области составляет 31,5% (158,3 млрд рублей), а доля Ленинградской области в ВРП СЗФО 65,3% (доля промышленности Ленинградской области в ВРП СЗФО — 51,2%). Удельный вес промышленного производства в общероссийском объеме промышленного производства составляет 11,5% (в том числе по обрабатывающим производствам — 11,7%). В объеме СЗФО — соответственно 42,7 и 37,1%. Основу промышленного комплекса Ленинградской области составляют обрабатывающие производства (84,1%), производство и распределение электроэнергии, газа и воды (13,8%) и добыча полезных ископаемых (2,1%).

В ОБЩИХ ЧЕРТАХ Бюджетообразующими промышленными предприятиями региона являются АО «Сясьский целлюлозно-бумажный комбинат», ОАО «Светогорск», ООО «ПО „Киришинефтеоргсинтез“», ЗАО «Тихвинский вагоностроительный завод», ЗАО «Метакхим», ООО «ПГ „Фосфорит“», ЗАО «Тихвинский сборочный завод

„Титран-Экспресс“», ОАО «Ленинградская областная управляющая электросетевая компания», ОАО «Выборгская целлюлоза», ОАО «Лужский абразивный завод», ОАО «Выборгский судостроительный завод», ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод».

В Министерстве регионального развития не берутся называть отдельные отрасли экономики, которые стоило бы развивать в Ленобласти, однако общие рекомендации дают следующие: «Приоритетными направлениями функционирования промышленного комплекса Ленинградской области на перспективу являются повышение качества и конкурентоспособности продукции путем внедрения инновационных технологий в производство, увеличение государственного оборонного заказа предприятиям оборонного комплекса, снижение количества убыточных предприятий и предприятий-банкротов».

Максим Куземченко, заместитель генерального директора по развитию бизнеса ООО «Объединенная вагонная компания» — управляющая организация ЗАО «Тихвинский вагоностроительный завод», говорит, что предприятие работает в перспективном сегменте рынка — производстве инновационных грузовых вагонов. «Рынок вагоностроения в целом сегодня характеризуется снижением, связанным со спадом добывающей, металлургической и строительной отраслей. Тем не менее спрос в сегменте производства вагонов нового поколения находится на подъеме благодаря тому, что такой подвижной состав позволяет повысить эффективность грузоперевозок», — рассказывает господин Куземченко. По его словам, объем производства Тихвинского вагоностроительного завода в 2012 году составил более 1 тыс. единиц подвижного состава, в 2013 году запланирован выпуск более 4 тыс. вагонов, в числе которых — вагоны на тележках Varber с повышенной до 25 тс (тонна-сил) осевой нагрузкой.

В судостроении также отмечают снижение спроса на рынке и, соответственно, развития отрасли. Начальник отдела маркетинга ОАО «Выборгский судостроительный завод» (ВСЗ) Никита Ворошилов говорит, что, несмотря на существенный износ рыболовного, пассажирского, спасательного, вспомогательного, портового флота, судостроительный рынок в области гражданского судостроения на Северо-Западе в настоящий момент не проявляет тенденций к развитию. «Новые заказы есть только в планах, перспективные проекты откладываются либо переносятся, — перечисляет господин Ворошилов. — Законы и нормы о поддержке отечественного судостроения, а также федеральные программы развития гражданской морской техники, равно как и программы развития Арктики и арктического шельфа в настоя-

щий момент находятся в начальной стадии, и какого-либо реального строительства по ним не осуществляется (за исключением ледокольной программы). Он добавляет, что после крайне низкой загрузки и частичного простоя мощностей в 2010–2011 годах по завершении строительства полупогружных плавучих буровых установок (ППБУ) для ООО «Газфлот» в 2012 году после вступления в Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК) мощностей ВСЗ загружены постройкой серии ледоколов 21900М. «Однако в 2014 году корпусная часть будет завершена, начнется формирование корпуса и достройка. В настоящий момент ВСЗ активно ведет поиск потенциальных заказов для перспективной загрузки мощностей верфи», — говорит Никита Ворошилов.

СТРОИТЕЛЬНАЯ СИЛА Областной строительный комплекс создает серьезную опору для экономической стабильности в регионе. По данным Минрегиона, строительство занимает второе место в структуре валового регионального продукта с долей 17,3% — после обрабатывающего производства (26,1%). Транспорт и связь занимают в этой структуре 12,6%, ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования — 11,3%, производство и распределение электроэнергии, газа и воды — 7,4%.

Исполнительный директор компании «Матрикс-Недвижимость» Игорь Петров считает, что Ленобласть обладает колоссальным ресурсом для строительной отрасли, благодаря чему очень многие застройщики начинают переориентироваться из города в область. «При этом рынок еще далеко не насыщен, и ежемесячно появляется по одному застройщику, которые, впрочем, не составляют конкуренции крупным игрокам, — отмечает он. — Чаще всего это компании с небольшим земельным банком и реализующие точечные объекты. Появляются новые проекты по всей области. Строительство жилья сосредоточено в экономклассе, что вполне понятно: покупатели идут в область ради более низкой цены, поэтому жилье бизнес-класса никто и рассматривать не станет».

С ним согласен и генеральный директор компании «Ленстройтрест» Александр Лелин: «Первичный рынок растет, но этот рост очень неравномерный, если сравнивать Санкт-Петербург и Ленинградскую область. Если же говорить о Ленобласти, то динамика роста сумасшедшая. Здесь даже комментарии излишни, поскольку все слышат и видят, сколько новых проектов жилой застройки появилось за последние пару лет и продолжает появляться. Рост строительства в Ленобласти прямо пропорционален его уменьшению в границах города». → 16