

15 Какой поддержки предприниматели ждут от государства

16 Почему не работал фонд развития востока России

20 Готовы ли власти ускорить работу с обращениями инвесторов

Развитию добавили многоточие

Хабаровский край — регион промышленный, поэтому ключевые проекты развития его экономики связаны с имеющимся транспортно-производственным потенциалом. Опорными инструментами роста должны стать территории опережающего развития (ТОР), которые могут за десять лет прибавить к ВРП региона до 60 млрд руб. — 12% от его текущего уровня, и промышленные парки. Впрочем, чтобы и первые, и вторые появились сначала в нормативно-правовой базе, а затем и на земле, предстоит немало сделать.

— Тенденция —

Приоритетные отрасли

«Дальний Восток и Сибирь — национальный приоритет 21-го века, и это не просто слова. Предпринимаются реальные шаги: усилены полномочий министерства по развитию Дальнего Востока, приняты отдельные налоговые преференции для стимулирования инвестиций на Дальнем Востоке — это федеральный закон о льготах для проектов-гринфилдов, и весь этот год вице-премьер Юрий Трутнев и Минвостокразвития совместно с исполнительными органами субъектов ведут интенсивную наработку механизмов экономического развития Дальнего Востока», — говорит министр экономического развития Хабаровского края Виктор Калашников.

Новая модель развития макрорегиона, созданная Минвостокразвития, предполагает удвоение ВРП субъектов Дальневосточного федерального округа (ДФО), создание более 400 тыс. высококвалифицированных рабочих мест, увеличение численности населения региона на 1 млн человек, отмечает первый зампред правительства Хабаровского края по вопросам инвестиционной, территориальной и промышленной политики Николай Брусникин. За 10 лет реализации новой модели планируется привлечь более 3 трлн руб. внебюджетных инвестиций. «Правительство края в рамках новой модели ставит перед собой задачу обеспечить ускоренное развитие высокопроизводительных секторов экономики, прежде всего обрабатывающих производств, генерирующих наибольшую добавочную стоимость, используя механизмы кластеризации», — говорит господин Брусникин. По его словам, региональное правительство уже инициировало создание кластера авиа- и судостроения в Комсомольске-на-Амуре. «Инновационный кластер является одним из 25 кластеров в РФ. Якорными предприятиями выступают Комсомольский-на-Амуре авиазавод (КнААЗ) и Амурский судостроительный за-

вод (АСЗ), вокруг них планируется создание пояса высокотехнологичных малых и средних компаний. В кластере создан центр развития и инжиниринга», — отмечает он.

Отраслевая специализация региона, конечно, гораздо шире — это не только военное и гражданское машиностроение, но и лесопромышленный, и рыбохозяйственный комплексы, нефтепереработка, транзитный транспорт, перечисляют чиновники. Все эти отрасли власти стараются поддерживать: ведется реконструкция двух краевых НПЗ со строительством отводов к ним от ВСТО, реализуются комплексные проекты в лесо- и рыбопереработке, финансируется развитие инфраструктуры, говорит Николай Брусникин.

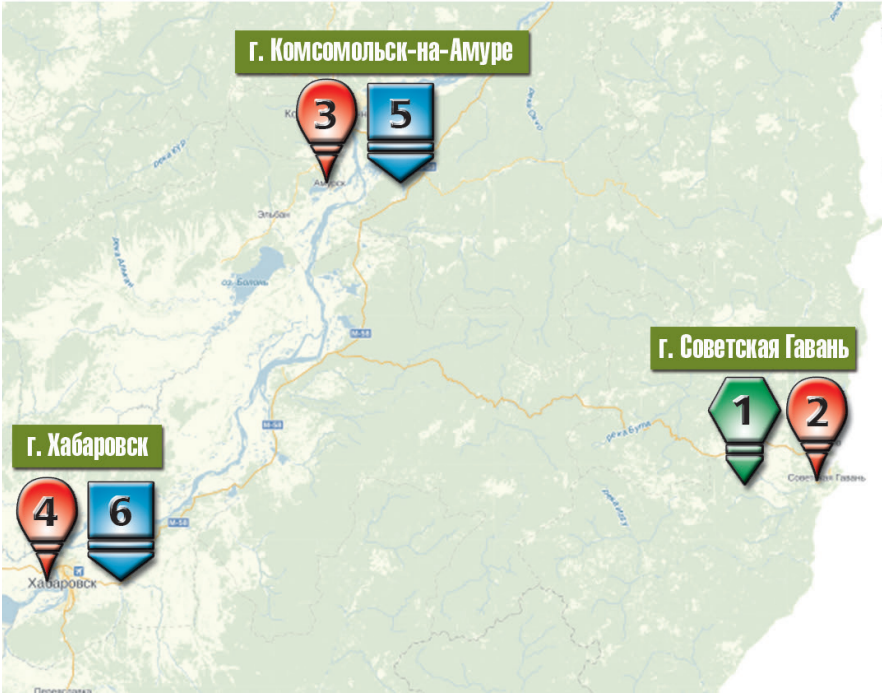
Краевое правительство «видит приоритеты в поддержке высокотехнологического развития», соглашается господин Калашников. Основа обрабатывающей отрасли Хабаровского края — это авиа- и судостроение. «После длительного застоя благодаря решениям президента, правительства и ОСК заметно улучшилась ситуация в судостроении. Вместе с тем, есть поручения президента годичной давности о подготовке четкого плана по загрузке наших мощностей. Большой потенциал в авиастроении. Но пока мы по сути и в авиа-, и в судостроении собираем только корпуса. А ключевая добавочная стоимость кроется в начинке. Важно и техническое перевооружение предприятий, прежде всего в судостроении: пока важных решений по развитию Амурского и Хабаровского судозаводов нет», — говорит Виктор Калашников.

Площадки для развития

«Сейчас ведется очень активная работа совместно с Минвостокразвития по отбору площадок под территории опережающего развития (ТОР). Всего их отобрано три, они находятся в ключевых центрах нашего развития — в районе Хабаровска, Комсомольска-на-Амуре и Советской Гавани. Стартовала работа по индустриальным паркам: в

Территории опережающего социально-экономического развития Хабаровского края (ТОСЭР)

источник: минэкономики хабаровского края



ТОСЭР «Ванино-Советско-Гаванский»

источник: минэкономики хабаровского края



- Площадь земельного участка, га — **680,0**
- В радиусе 50 км проживает **70 тыс. чел.**

Расстояние, км:

- До ж/д станции **3**
- До аэропорта **23**
- До морского порта **8**
- До автодороги «Советская Гавань—Монгохто» **8**

ТОСЭР «Ванино-Советско-Гаванский»

Ж/д станция «Совгавань-Сортировочная»

Автодорога краевого значения «Советская Гавань—Монгохто»

Хабаровске — это парк «Авангард», в Комсомольске-на-Амуре — парк на базе АСЗ, в Амурске — парк «ДВ Лес» по лесопереработке», — рассказывает министр. Николай Брусникин добавляет к этому списку проекты парков «Дальэнергомаш» и «Четдомын».

По данным краевого минэкономразвития, в будущем ТОР «Ракитное» под Хабаровском, которая должна специализироваться на промышленно-логистической деятельности, на 195 га территории будет создано 1,5 тыс. новых рабочих мест. Затраты на подведение к площадке инфраструктуры оцениваются в 922 млн руб., инвестиции резидентов должны превысить 4,2 млрд руб. «Это классический гринфилд. Его особенность в том, что ряд крупных инвесторов уже запланировали проекты вне пределов площадки, но в непосредственной близости от нее. Мы считаем разумным изменить конфи-

гурацию ТОР, включив в нее площадки поблизости. Тем самым мы оставляем первоначальную территорию для развития и одновременно обеспечиваем ТОР якорными инвесторами, которые осуществят вложения в самое ближайшее время. Ими могут стать группа «ТехноНИКОЛЬ», «Торекс», DoonHap, «Лесные продукты» и другие компании», — говорит Николай Брусникин. Первый этап инвестиций на площадке оценивается в сумму около 10 млрд руб., в том числе почти 1 млрд руб. — из федерального бюджета на инфраструктуру.

На втором этапе развития ТОР «по предложению губернатора рассматривается идея подключения проектов создания хаба на базе Хабаровского аэропорта и развития острова Большой Уссурийский», говорит Виктор Калашников. «Хабаровская агломерация обладает хорошей инвестиционной емкостью, поэтому сегодня формулиру-

ется концепция включения в ТОР «Ракитное» коммерческой и грузовой зоны хабаровского аэропорта. Функциональное взаимодействие площадок обеспечит автомобильный обход Хабаровска 13-42 км. По этим проектам в отдельности идет большая работа, их интеграция в рамках ТОР является наиболее эффективным вариантом развития», — подтверждает Николай Брусникин. По данным минэкономразвития, ожидаемый эффект от двух этапов создания ТОР — 1,9 млрд руб. налоговых поступлений в год и 3,6 тыс. рабочих мест.

ТОР в Комсомольске-на-Амуре — «один из наиболее сильных проектов, сейчас он находится на первых позициях в Минвостокразвития», говорит министр. «Здесь для перспективных резидентов есть самое важное — спрос со стороны предприятий авиастроения. Требуется большая работа, но имеющийся в городе потенциал уника-

лен», — отмечает господин Калашников. В ТОР предполагается развитие механообработки и комплектовщиков для авиастроения — в Комсомольске-на-Амуре расположены производства авиазавода, входящего в холдинг «Сухой», и филиала ЗАО «Гражданские самолеты Сухого», собирающего лайнеры SSJ-100. Вложения в инфраструктуру потребуют 5,3 млрд руб., от инвесторов власти ждут 14,9 млрд руб. вложений, ожидаемый эффект от реализации проекта — 2,2 млрд руб. налоговых поступлений в год и 3,8 тыс. новых рабочих мест. Потенциальными инвесторами в ТОР, говорит Николай Брусникин, выступают группа «Промышленные технологии», «Сатурн — газовые турбины», ОАО «Дальэнерго-маш», ОАО «Спецавтосток», группа Veeritron, группа МТЕ, холдинг «РТ-Химкомпозит».

В Ванино и Советской Гавани, на третьей потенциальной площадке ТОР, — «одна из точек роста: заинтересованные инвесторы есть, ведется подготовка проекта», говорит Виктор Калашников. Правительство края заинтересовано в создании данной ТОР близ поселка Заветы Ильича, но для площадки «блок, связанный с размещением производств и различными сферами деятельности, не оценен», отмечает Николай Брусникин. «Развитие ТОР целесообразно ориентировать на проекты, напрямую не связанные с обработкой грузов: лесопереработку, рыбопереработку, судоремонт, предоставление услуг логистики и дистрибуции. По расчетам минэкономразвития, в развитие инфраструктуры территории необходимо вложить 15,6 млрд руб., отсюда от инвесторов составит 22 млрд руб., что обеспечит в итоге 8,1 млрд руб. налоговых поступлений в год и 4 тыс. новых рабочих мест. Николай Брусникин подсчитывает, что по предварительной оценке ТОР в крае за первые десять лет обеспечат выпуск дополнительно около 60 млрд руб. валовой продукции в год — это 12% от уровня ВРП региона, — и обеспечат более 5 тыс. новых рабочих мест.

Парки, которых еще нет

Параллельно с подготовкой площадок под ТОР нельзя забывать и иные задачи, отмечает Виктор Калашников. Среди мер по привлечению инвестиций и модернизации господин Калашников называет, в частности, увеличение субсидий на поддержку индустриальных парков и инновационных кластеров, загрузку судостроительных предприятий, софинансирование региональных инвестфондов. «Один из важных инструментов, который пока и в Хабаровском крае, и на Дальнем Востоке не используется — это режим индустриальных парков», —

с 14

«Губернатор должен принимать только миллиардеров»

— Интервью —

В мае первым заместителем председателя правительства Хабаровского края по вопросам инвестиционной, территориальной и промышленной политики был назначен Николай Брусникин, а концу июля в краевом правительстве определились, какими будут полномочия нового зампреда. О том, как он сам видит организацию системы по привлечению в край инвестиций, Николай Брусникин рассказал специально для „Ъ“.

«Бизнес идет туда, где просто»

— На ваш взгляд, какое препятствие на пути инвестиций в экономику Хабаровского края самое значимое?

— Я считаю, одну из самых серьезных проблем для системного привлечения инвестиций в крае представляло слабое функционирование земельно-имущественного блока. Любые инвестиции, тем более миллиардные, основываются на земле и материальных активах. И с этим, очевидно, соответствующие подразделения краевого правительства работали слабо. Дополнительную остроту проблеме придавала неправильно выстроенная с точки зрения приоритетов работа с землей муниципальных властей. Примеры на слуху: кое-где имели место перевод земель из категории в категорию, их скупка и последующая скрытая приватизация. А отсюда — напри-



Владимир Петров

мер, сложности, с которыми столкнулись при проектировании объездной дороги вокруг Хабаровска.

— И что с этим можно сделать на уровне края?

— К сожалению, земельное законодательство с одной стороны, четко распределяет полномочия уровней власти в отношении землепользования, но с другой — не формирует центра принятий решения по земельным вопросам. А для инвесторов наличие такового центра для решения всего и вся — крайне важно. И даже если будет один центр по земле, другой — по стимулам и льготам, третий — по идеологии промышленной политики, это все удлинит, усложняет, запутывает. А бизнес с точки зрения инвестиций идет не туда, где все хорошо, а туда, где все просто.

— Но если разрешить проблемы с землей, что останется?

— Проблем немало. Одна из них — это имидж Хабаровского края. Причем не в плане того, что этот имидж плохой. Он специфический, сформированный прежней политикой и имеющимся потенциалом, но он недооформлен. И вопрос даже не в том, что край далеко: инвестора сегодня привлечь не напугать. Вопрос в том, что другие субъекты раньше, чем Хабаровский край, начали задумываться о придании себе в общественном сознании каких-то притягательных черт. Не факт, кстати, что они имеют место быть на самом деле. Но некие мифы в отношении дальневосточных регионов уже сформированы.

— Например?

— Скажем, Камчатка — «рыбный край». Но почему-то не Хабаровский край «рыбный», хотя мы в этом году побили рекорд по добыче лососевых. Сахалин — «нефть и газ». Приморье — ну там вообще все здорово, и губернатор из столицы. А что такое Хабаровский край? Самолеты? Икра, медведи?

— Может быть, Амур?

— На мой взгляд, Хабаровск не ассоциируется с Амуром, хотя это одна из величайших рек страны и мира. Вот Самара, Саратов, Волгоград, Астрахань — это однозначно Волга. И Амур также может стать брендом. Это значит, нужно как минимум развивать водный туризм. А как максимум — серьезно заняться тем, чтобы Хабаровск и Амур

были связаны в общественном сознании. Даже проблемы Амура, качество воды в котором, как известно после событий 2005 года, очень сильно зависит от состояния промышленности в Китае, можно превратить в достоинство. Сумели же умные головы Ульяновска, родины Ленина, заинтересовать страны «красного пояса», которые теперь с удовольствием изучают там прошлое строительство коммунизма. Так и в Хабаровске, пользуясь тем, что мы — город на Амуре, можно создать центр восстановления биоразнообразия и сохранения баланса крупных водных систем, Институт Амура. А где еще этим заниматься?

«Путь один: создать в крае центры развития технологий»

— Зато люди, приезжающие в Хабаровск, отмечают, что это уютный город, европейский на вид.

— Да, а Комсомольск-на-Амуре — крупный промышленный центр с сильной индустрией. Но когда принимается решение об инвестициях, этого мало. Нужно понимать, а каково же здесь вести бизнес.

— Если этого ответа нет даже у вас, что тогда думать инвестору?

— Каково здесь бизнесу, мы понимаем. Общепризнано, что основным инвестиционным потенциалом обладают предприятия, попадающие под критерии среднего бизнеса. Крупные индустриальные комплексы в крае всем известны, их можно пере-

считать по пальцам. Малого бизнеса, занятого в основном в сфере услуг, по нашим оценкам, в регионе около 14 тысяч юрлиц и 35 тысяч индивидуальных предпринимателей. А вот среднего — только 140. При этом, к примеру, в Самарской области компаний среднего уровня — на порядок больше. И это не потому, что область больше, хотя и там тоже серьезно развита промышленность. А потому, видимо, что у нас среднему бизнесу некомфортно.

— Как же тогда назвать инвестора? Придумать яркий символ региона, напечатать миллионы открыток и распространить по всей стране?

— Вопрос хороший. Мне кажется, путь у нас один: создать в крае центры развития технологий в традиционных для Хабаровского края отраслях. Это авиастроение, судостроение, металлургия. В нефтепереработке мы коллег из других регионов, наверное, не побьем, как и во многих других сферах — так уж сложилось исторически. Нужно искать и новые сегменты и отрасли развития, но в чем они, пока вопрос: в лесопереработке, золотодобыче, в освоении и воспроизводстве водных биоресурсов? Нужно есть отрасли, где мы традиционно сильны. Они могут и должны стать заказчиками инноваций, которые потянут за собой инвестиции. Не секрет, что за деньги сейчас можно купить любые новые технологии. Но мы должны здесь сформировать среду, которая эти самые технологии бы рождала для дальнейшего воспроизводства.

с 17