

Review ИНВЕСТИЦИИ

Правили — знаем

В Хабаровском крае металлургическая отрасль представлена лишь ОАО «Амурметалл», которое с конца 2000-х борется с кризисом. На фоне падения объемов производства «Амурметалла» и растущих потребностей строительной отрасли в регионе появился проект мини-завода под Хабаровском на 242 тыс. т стали в год, который хочет реализовать компания «Торэкс». 15% от 3,36 млрд руб., требуемых на первую очередь завода, инвестор готов вложить из собственных средств, а остальное взять у банка. Но выделит ли регион компании бюджетные гарантии для получения кредита и сумеет ли «Торэкс» получить преференции резидента территории опережающего развития — пока остается под вопросом.

— Проект —

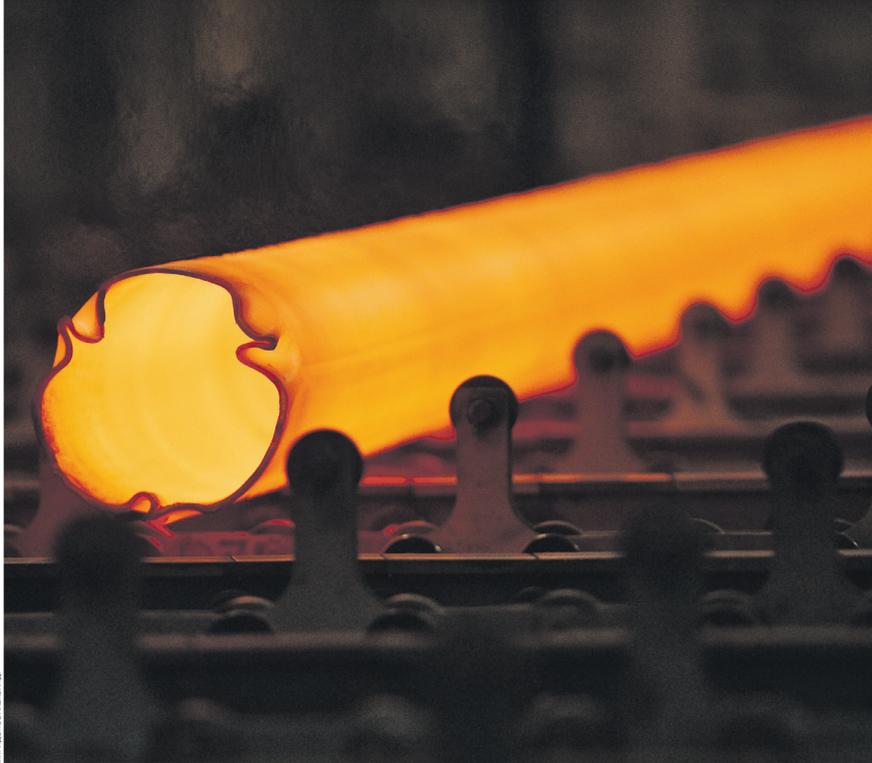
Упало с «Амурметаллом»

Проект Хабаровского металлургического завода (ХМЗ) компания «Торэкс», занимающаяся заготовкой и переработкой лома черных металлов на территории региона, начала прорабатывать еще в начале 2010-х. Заготовительная сеть «Торэкса» в крае насчитывает 50 площадок, металлолом перерабатывается прямо на них — и отправляется на экспорт, говорит директор компании Сергей Зюбр. Однако изучив потребности строительной отрасли края в металлопрокате, в «Торэксе» решили, что часть сырья выгоднее подвергнуть глубокой переработке в России.

На протяжении 2011 — 2013 годов объемы заготовки металлолома в Дальневосточном и Байкальском регионах неуклонно падали, снизившись в итоге почти на 20%. Об этом свидетельствуют данные таможенной статистики и ОАО «Амурметалл» — единственного на Дальнем Востоке предприятия черной металлургии. В 2011-м поставщики из ДФО отправили на «Амурметалл» 835 тыс. т лома. Еще 894,4 тыс. т ушло на экспорт через дальневосточные таможни, больше всего — из Приморья (535,3 тыс. т) и Хабаровского края (158,1 тыс. т). Суммарно за год в макрорегионе было заготовлено 1,73 млн т лома. В 2013-м «Амурметалл» потребил 639 тыс. т лома, за границу было отправлено 746,1 тыс. т, в том числе 99,6 тыс. т из Хабаровского края и 452,1 тыс. т из Приморья.

При этом «Амурметалл», основной потребитель лома на Дальнем Востоке, давно сформировал собственный устойчивый пул поставщиков. Согласно отчетности ОАО за второй квартал 2014 года, 24% поставок сырья и материалов пришлось на хабаровское ООО «Дальтормет» (ДВМ), 18,3% — на Иркутское ООО «Восточно-Сибирская снабженческая компания ЛТД», 10,2% — на Иркутское ВССК ЛДТ.

«Амурметалл» уже несколько лет борется с кризисом. Процедура наблюдения в отношении предприятия вводилась дважды, в мае 2009 и августе 2012 года. И если в первый раз благодаря поддержке ВЭБа, затем выкупившего завод, с кредиторами удалось договориться и заключить мировое соглашение, то последний процесс завершился признанием компании бан-



МАШИНА.РУ/А.С.СЕРГЕЕВ

кротом. 29 сентября 2014 года Арбитражный суд Хабаровского края продлил срок конкурсного производства в отношении завода до марта 2015 года. Параллельно началось формирование лотов по продаже имущества предприятия. В единый лот, как планирует управляющий, войдут все производственные мощности, недвижимость и нематериальные активы будут раздроблены и проданы по частям. Хотя производство на «Амурметалле» на данный момент безубыточно, компания накопила долгов на 29,7 млрд руб. (обязательства на 26,3 млрд руб., по данным на сентябрь 2014 года, включены в реестр кредиторов) и значительно снизила объемы выпуска. При потенциале в 2 млн т завод по итогам 2013 года выплавил 528 тыс. т жидкой стали, снизив объемы производства по сравнению с 2012 годом на 20%. Почти 60% продукции предприятия, или 293 тыс. т, ушло на экспорт в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). На вну-

тренний рынок завод за прошлый год поставил лишь 220 тыс. т сортового проката, снизив объемы реализации на 6,5%. В условиях, когда стабильность потребления «Амурметаллом» лома под вопросом, а правила экспорта сырья постоянно меняются, сборщики металлолома неизбежно корректируют свои планы.

Металл в сжатые сроки

Еще в 2012 году «Торэкс» приобрел земельный участок площадью 2,9 га в Южной промзоне Хабаровска, возле бывшего Хабаровского завода алюминиевых конструкций, рассказывает Сергей Зюбр. С тех пор инвестором проделана большая подготовительная работа — в ХМЗ уже вложено порядка 420 млн руб. «Это, во-первых, покупка участка — земля в черте города, и стоила она недешево, — во-вторых, разработка проектно-сметной документации, — перечисляет затраты Сергей Зюбр. — Было проведено авансирование постав-

ки оборудования: итальянская STG Group изготовила нам базовый инженеринг, то есть у нас уже есть конкретная технологическая линия. Договор заключен не только на покупку оборудования, но и на шеф-монтаж, пусконаладку, обучение специалистов. Мы сделали изыскания, получив в апреле 2014 года положительное заключение «Лавгосэкспертизы», заключили договор на присоединение к электросетям и сделали выбор трассы газопровода».

Согласно бизнес-плану, отмечает господин Зюбр, строительные работы, поставка и монтаж оборудования на ХМЗ должны начаться в 2015 году. Директор компании оценивает готовность к началу реализации в 100%: «Мы готовы зайти и начать строить хоть завтра. Проект находится в самой высокой степени готовности». Завершить строительство и вывести ХМЗ на операционную стадию «Торэкс» рассчитывает к концу 2016 года — всего за 21 месяц.

«От государства нужна инфраструктура»

— Интервью —

Хабаровский филиал группы компаний DoogNap недавно расширил собственные производственные мощности, вложив в строительство нового здания в Южном промузле площадью порядка 5 тыс. кв. м около 150 млн руб. Сейчас подразделение занимает порядка 80% рынка подвальных ограждающих конструкций Хабаровского края, Амурской области и Сахалина, но в развитии останавливаться рано, говорит директор филиала Игорь Баранов. „Ъ“ о рассказал о том, как планы компании могут быть согласованы с планами властей по созданию территорий опережающего развития (ТОР) и стимулированию инвесторов.

— Сейчас вы завершаете строительство-монтажные работы в своем новом здании. Что дальше?

— Далее планируется строительство логистического центра — регионального промышленного парка. В нем компаниям малого и среднего бизнеса будут предоставляться площадки для размещения собственных складских и производственных мощностей. DoogNap выступит как управляющая компания, обеспечивающая инфраструктуру.

— Как это может быть связано с территорией опережающего развития, которую планируется разместить в районе села Ракитное?

— ТОР — это уже инициатива властей. Но расположение площадки, на наш взгляд, не включает в себя территорию уже работающих и активно развивающихся предприятий.

К тому же далеко такие инженерные сети как газ, вода, канализация. По электричеству — Южная подстанция перегружена, дополнительных мощностей для подключения новых предприятий нет. Без газа довольно дорогое отопление, размещение энергоемких производств убыточно, а прокладка газопровода — удовольствие не из дешевых, порядка 7 млн рублей на километр трубы. Плюс вести проектные работы, отводить земли. И кто-то, конечно, должен взять это на себя.

— Государство?

— Государство, разумеется, должно смотреть на «слабые места» и брать на себя развитие инфраструктуры. Сейчас Южный промузл активно развивается, наверное, здесь уже под сотню предприятий. А посмотрите на элементарные вещи — здесь дорог нормальных нет, не говоря уже о ливневой канализации вдоль них. Общественного транспорта тоже нет: один маршрут, 33-й, утром и вечером битком, а днем не дождешься.

— А если это будет на условиях софинансирования, вы сами готовы вкладываться в инфраструктуру?

— А мы пока и вынуждены это делать сами. Сейчас занимаемся газом, это совместный проект четырех предприятий: нашего, завода алюминиевых конструкций, «Торэкса» и «Монолита-ДВ».

— По такому же принципу можно начать строить, скажем, дороги?

— Вряд ли. Газ понятно — на отопление можно сэкономить значительные средства, а топить углем — и сложно, и требует дополнительных затрат, например, чтобы держать штат котельной. Но дороги, на мой взгляд — это забота исключительно государства, транспортный налог-то мы все платим. Дорога от нас к улице Суворова давно требует реконструкции: по ней каждый день ходят фуры, и состояние ее легко предсказать. А улица Суворова вообще не приспособлена для приема фур, там проходит дождь — и все топится. — Железная дорога — не альтернатива?

— С ними дорого работать. Если они проведут свою линию, то потом еще и бремя возложат на тебя как на пользователя по поддержанию дороги в работоспособном состоянии. — Что еще нужно от государства бизнесу? Налоговые льготы?

— Я, например, не уверен, есть ли смысл во всеобщих налоговых послаблениях. Каждый случай нужно смотреть индивидуально, у каждого предприятия — своя экономика. А вот инфраструктуры не хватает как раз для развития. По сути, от государства она и нужна. И еще помощь в оформлении всех документов, связанных с землей. Ведь ездить и согласовывать все это много лет, я сам все это прохожу — мы оформляем уже второй участок. А смысла ждать, например, то, чтобы получить кусок земли, для инвестора нет никакого.

— Если государство обустроит дороги, подведет газ, бизнесу останется только работать?

— Здесь нужно думать дальше: строить жилье, давать преференции в его получении, предоставлять какие-то льготные долгосрочные кредиты. Любкой согласится платить деньги, если можно работать и жить рядом. Сейчас добираться до работы в Южном промузле — проблема. Не все могут позволить себе служебный транспорт. И мы платим по 100 тыс. рублей в месяц, чтобы возить своих 45 работников на наемных автобусах. Если государство, создав инфраструктуру, будет вкладывать в людей, средства пойдут целенаправленно и будут тратиться разумно, думаю, все будет здорово.

Беседовал Дмитрий Щербаков

«Мы не должны заниматься абстрактным формализмом»

— Интервью —

Первый заместитель министра по развитию Дальнего Востока Александр Осипов специально для „Ъ“ оценил, как в различных субъектах ДФО идет работа по подготовке площадок под территории опережающего развития (ТОР), какие критерии будут использоваться министерством и правительством при отборе площадок и какие перспективы в этом плане у Хабаровского края.

— По вашей оценке, как власти Хабаровского края справляются со своей частью работы по подготовке площадок под территории опережающего развития?

— Великолепно. Я вижу, что для губернатора, для вице-губернатора Николая Брусникина, с которым я взаимодействую, это явный приоритет — реализация инвестиционных проектов и подбор территорий опережающего развития. Мы в этой части очень динамично и эффективно двигаемся с Хабаровским краем. У нас было поручение вице-премьера Юрия Трутнева совместно со всеми субъектами ДФО посмотреть площадки под промышленные парки. Хабаровский край нам направил на рассмотрение около 200 площадок. Многие из них, конечно, в итоге одобрены не были, но они к этому делу подошли очень тщательно. А сейчас регион готовит очень эффективную программу частных промышленных парков.

С ноября прошлого года мы также отработали более 400 потенциальных площадок под ТОРы на территории Хабаровского края с подачи самого



МАШИНА.РУ/А.С.СЕРГЕЕВ

региона — по всему ДФО мы не отработали столько. — Но в Хабаровском крае не может быть создано больше ТОР, чем по всему Дальнему Востоку? — Дело не в этом. Мы, например, очень динамично работаем по Чукотке, Магаданской области, Сахалину и Курилам. Но ни одной потенциальной территории опережающего развития у них пока в перечне приоритетных нет.

— Из-за слабой проработки?

— Есть, конечно, и объективные обстоятельства. В Магадане сложнее искать такую территорию — хабаровский потенциал намного выше. Но и организация работы играет свою роль. Сейчас Юрий Трутнев специально провел совещание, посвященное перспективам создания ТОРов на Чукотке — потому что это непростой вопрос, и динамика работы по проектам там не столь интенсивная.

— Чем, на ваш взгляд, обусловлены сложности с подбором площадок под ТОР для регионов?

— Нужно понимать, что ТОР — явление для России уникальное. Наша страна пыталась создавать специальные экономические зоны, затем, 10-12 лет назад, — особые экономические зоны. Все эти экс-

перименты к успеху не привели. Они шли не от поиска и определения спроса со стороны частных инвесторов и последующего определения, где этот спрос можно локализовать, какие условия создать, а создавались где-то в кабинетах — в Москве или в регионе. И в результате эти десятилетиями не подтверждалось рынком. Напрасно тратились средства, и механизм был неэффективным.

— И это единственная сложность — негативный опыт?

— Нет, конечно. Еще одна проблема в том, что весь мир ушел в развитии по данному направлению уже очень далеко. Мало кто знает, что в предельно либеральном для инвестирования Сингапуре в одном лишь городе — пять особых глобально конкурентоспособных зон. А в США — 211 свободных экономических зон. В стране, где одно из самых либеральных законодательств и одна из самых выгодных для инвестора базовых условий экономического регулирования. А куда ушли в этом плане корейские, китайские, филиппинские, малайзийские коллеги — очень далеко. Именно поэтому очень тяжело сегодня делать успешные территории опережающего развития.

— Но чей-то успешный опыт в этом смысле может нам помочь?

— Это второй момент: сложно сделать это на основе существующих хороших решений, неважно, российских, китайских или чьих-то еще. Такие территории всегда «вытянуты в будущее». Любая территория опережающего развития — это история на 10, 15, 20, а то и 50 лет. То есть сроки осуществления и развития особой зоны очень велики. И

здесь важно поймать именно нужный тренд. А насколько мы готовы поймать его не абстрактно, а практически, и вложить миллиарды рублей, чтобы создать условия для частного инвестора? Сами понимаете, все это непростые вопросы.

— Насколько я понимаю, именно новизна этого подхода «сначала инвестор, а потом площадка» и создавала сложности у регионов. И первоначально они просто не понимали, чего вы от них хотите с этими ТОР, и выслали в министерство просто давно уже заготовленные перечни площадок с более-менее подведенной инфраструктурой, а не связок «инвестор-площадка»...

— Есть определенное противоречие в том, что вы сказали. Не понимали и не делали — это разные вещи. Они понимали, потому что мы максимально «разжевывали» все это с самого начала. Со всеми регионами мы работаем активно и открыто, постоянные совещания проводит Юрий Трутнев. Мы все стараемся все разъяснять, и каждый этап поиска и отбора площадок под ТОР мы с регионами проводим вместе, опираясь на их инициативу. Но нужно понимать, так сложилось, что везде в регионах есть давно выстроенные процессы управления: они в определенной логике — выдаем или не выдаем разрешения, пишем отчетность и так далее. И это не вина регионов — это их беда. А здесь совершенно другая история: нужно увидеть возможности, практически варианты их реализации и после этого вступить в коммуникации и найти, кому эти возможности нужны. И это просто несойственно для

многих региональных чиновников. Хорошо, что все губернаторы увидели ТОР как приоритет и аппараты свои заставляли работать в этом направлении. А те сопротивлялись, конечно. Первое, что они сделали, было естественным. Дело какие-то сложные истории танцевать никто не хотел. И решили: давайте дадим земельные площадки, вот они, эти данные, у нас есть. Нужно сделать второй этап — ну хорошо, давайте посчитаем, сколько будет стоить инфраструктурное обеспечение.

— Подготовительная работа по ТОР все-таки завершается. Какие из них готовы к старту в наибольшей степени?

— Конкретный перечень наименований я вам сейчас не приведу. Действительно, есть короткий список территорий, 14-18 позиций, который сейчас находится в работе. Он проработан нами, регионами и частично уже и федеральными органами исполнительной власти. 23 октября правительством утверждены критерии, по которым будут отбираться приоритетные территории. Коротко говоря, самое главное в них — это подтвержденный инвестиционный спрос и соотношение частных и бюджетных инвестиций. И есть ряд технических критериев того, какие площадки в принципе не могут рассматриваться. Если речь идет о промышленных площадках, то, к примеру, понятно, что недопустимы большие перепады высот — мы горы гигантские взрывать не будем. По-настоящему, недопустимо располагать площадку в местах радиоактивного захоронения или в месте, где вообще поблизости нет населения — потенциальной рабочей си-

лы, стоимость обеспечения инженерной, транспортной и энергетической инфраструктурой должна быть приемлемая, и так далее. Но главное — должен быть инвестиционный спрос и обеспечение бюджетных доходов. Методикой предусмотрено, что Минвостокразвития представляет для рассмотрения и согласования отобранный в соответствии с критериями перечень проектов в подкомиссию по вопросам реализации инвестпроектов на Дальнем Востоке правкомиссии по вопросам развития Дальнего Востока. Затем следует распоряжение правительства об утверждении перечня инвестпроектов, планируемых к реализации на территориях Дальнего Востока и Байкальского региона.

— В Хабаровском крае какая ТОР может «выстрелить» в числе первых? Наиболее перспективной называлась площадка в Комсомольске-на-Амуре.

— Комсомольск-на-Амуре в числе приоритетных, но также рассматриваются ТОР «Ракитное» и Совгаванский-Ванинский район.

— Однако в последнем, насколько известно, сложности?

— Сам по себе район интересен, и формировать в нем ТОР возможно. Но этот его богатый потенциал ограничен тем, что выбор конкретной точки, специализации и инвесторов проходит очень непростое. Там есть ограничения разного характера: где-то по земле, где-то в части пользования акваторией, где-то в части железнодорожной инфраструктуры и энергетики. А где-то нет инвестиционного спроса, или он есть, но единичен и не подтвержден другими участниками.