

Review

ИНВЕСТИЦИИ

Авиастроители вписывают в ТОР

Проект территории опережающего развития «Комсомольск» признан вице-премьером Юрием Трутневым, курирующим Дальний Восток, «одним из наиболее интересных». В числе идей для развития ТОР — механообработка комплектующих для близлежащего КНААЗ, создание производства салонов для SSJ- 100 и возвращение в регион работ по их покраске. Ради развития площадки в городе даже готовы строить жилье, что вряд ли будет возможно для остальных ТОР, говорят власти.

— Проект —

Совещание по перспективам создания территории опережающего развития (ТОР) в Комсомольске-на-Амуре дальневосточный вице-премьер и полпред Юрий Трутнев открыл напоминанием о том, что законопроект о ТОР, подготовленный Минвостокразвития, 15 октября внесен в Госдуму. «Честно говоря, мы не собираемся ждать, когда закон будет принят (дума планирует рассмотреть его в первом чтении 12 ноября, а принять — к концу года. — „Ъ“): надо сделать так, чтобы к этому времени мы могли сразу стартовать», — отметил господин Трутнев. — А для этого нужно эти самые ТОР отобрать, определить, каким образом они должны начинать деятельность, и отработать весь алгоритм создания».

Отбором проектов, уточнил вице-премьер, займется комиссия, которую он сам и возглавит, а сейчас в ходе совещаний по регионам решено подготовить предложения для комиссии. ТОР в Комсомольске-на-Амуре, подразумевающая создание производств комплектующих для авиазавода КНААЗ, входящего в холдинг «Сухой», стала первой площад-

кой, которая обсуждается в таком формате. «Нам это проект кажется очень интересным, потому что это действующее эффективное предприятие, которое конкурентно, и его точно нужно поддерживать», — сказал Юрий Трутнев.

Само совещание прошло в закрытом режиме. Один из его участников рассказал, что мероприятие началось не с докладов первого замглавы Минвостокразвития Александра Осипова и хабаровского губернатора Вячеслава Шпорта, как предполагалось. Первым Юрий Трутнев дал слово представителю ОАК Олегу Севрюкову — директору департамента реструктуризации производственных активов. Но и его выступление о планах по расширению производства вице-премьер прервал и дал слово потенциальным резидентам.

В частности, интерес к развитию производства в ТОР «Комсомольск» проявила группа МТЕ, в 2012 году создавшая на паритетной основе с чешской Kovosvit MAS a.s. компанию «МТЕ Ковосвит МАС» — совместное станкостроительное предприятие. У представителя холдинга Юрий Трутнев поинтересовался, готова ли компания ввести в капи-

ТОСЭР «Комсомольск»

ИСТОЧНИК: МИНЭКОНОМИКИ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ



- Площадь земельного участка, га — **298 с возможностью расширения до 500**
- В радиусе 50 км проживает **00 тыс. чел.**

Расстояние, км:

- До ж/д станции **10**
- До аэропорта **30**
- До морского порта **530**
- До федеральной автодороги **15**

2

2

Ж/д ст. «Комсомольск-на-Амуре»

Аэропорт «Хурба»

Федеральная автодорога М-58 «Амур»

ГРС-1

ТОСЭР «Комсомольск»

(северо-западнее КТЭЦ-3)

ТОСЭР «Комсомольск»

(альтернативная площадка «Парус»)

тал своей структуры в ТОР Фонд по развитию Дальнего Востока и Байкальского региона, обосновав это тем, что развитие ТОР — «дело государственное, а компания частная и с иностранным совладельцем». Инвестор ответил, что такого вопроса не ожидал, но принципиальных возражений не имеет», — отметил источник. Другой участник совещания уточнил, что группе МТЕ было предложено воспользоваться капитализацией процентной ставки взамен на участие Фонда в капитале компании-резидента, и в компании согласились, что такой механизм поддержки ей интересен.

Кроме того, перспективными для ТОР по-прежнему рассматриваются организации изготовления деталей салонов SSJ-100 (его кон-

струкцию изначально разрабатывала американская B/E Aerospace, а затем — итальянская Alenia Aeronautica, входящая в капитал ГСС) и возвращение покраски самолетов в Комсомольск-на-Амуре. Сейчас их кастомизацией, в том числе покраской, занимаются в Ульяновске на мощностях ОАО «Спектр-Авиа», хотя первый серийный самолет красили в малярном цехе в Комсомольске-на-Амуре, затем пере-профилированном.

После совещания вице-премьер, выйдя к прессе, подчеркнул, что после создания ТОР рядом с КНААЗ «возникает еще один комплекс предприятий, по сути равный по объему основному предприятию». Однако это потребует существенных вложений от государства в социальную инфраструк-

туру и жилье, которых для остальных ТОР хотелось бы избежать, отметил Юрий Трутнев: «Здесь ситуация иная: весь город должен стать привлекательным для жизни, чтобы люди, которые строят самолеты, хотели туда приезжать».

Авиастроение развивается темпами 15-20% в год, говорит первый зампред правительства Хабаровского края по экономическим вопросам Александр Левинталь, и «если бы импульс развития авиастроения передать всей экономике, мы могли бы очень много сделать». Одно рабочее место в авиастроении дает, по разным оценкам, от 50 до 100 мест в остальных отраслях, подчеркивает господин Левинталь. Так что идея улучшения условий проживания и работы в Комсомольске-на-Амуре актуаль-

на: уже сейчас КНААЗ испытывает дефицит кадров — заводу требуется порядка 1 тыс. человек даже под текущие объемы производства.

Гендиректор КНААЗ Александр Пекарш согласен с тем, что ТОР в Комсомольске-на-Амуре поможет привлечь кадры в регион и создать новые рабочие места — по предварительной оценке, около 43 тыс. рабочих мест. Но это произойдет в отдаленной перспективе, а пока предприятие вынуждено справляться с проблемой дефицита кадров само, подчеркивает он. «Сегодня из-за нехватки мощностей и кадров мы вынуждены привлекать работников из других регионов России, — их на предприятии сейчас работает порядка 300. Мы отдаем часть объемов на другие предприятия. И, конечно, готовим свои кадры. ТОР — это довольно долгосрочная программа, а нам сегодня нужно решать вопросы», — говорит господин Пекарш. «Программа ТОР предполагает развитие промышленности и одной из самых больших составляющих — привлечение малого и среднего бизнеса, который может взять на себя часть функций, не свойственных большой промышленности», — добавляет он.

Малому и среднему бизнесу региона предстоит «большая работа» по реализации проектов ТОР, отмечает уполномоченный по защите прав предпринимателей в Хабаровском крае Олег Герасимов. «Авиационный завод является одним из локомотивов ТОР, и наша задача состоит в том, чтобы малый и средний бизнес тоже включился в процесс кластеризации, мог поучаствовать в производстве каких-то комплектующих для крупнейшего завода, и это позволило бы улучшить инвестиционную привлекательность края», — говорит он.

Дмитрий Щербаков

Плавили — знаем

— Проект —

с15 «Очень сжатые, кратчайшие сроки, — признает Сергей Зюбр. — При этом нам нельзя нарушать их ни на одном этапе, поскольку каждый последующий этап в цепочке будет зависеть от предыдущего. Например, будет поставяться оборудование, для его монтажа — завозиться крановое хозяйство. И оно должно быть установлено строго вовремя, иначе задержится монтаж».

Бизнес-планом предполагается, что мощность ХМЗ составит 242,7 тыс. т стальной заготовки в год. В 2016-м, в год запуска, завод успеет произвести 41,9 тыс. т продукции, на следующий год — 227,8 тыс. т, и в третьем квартале 2017-го должен выйти на проектную мощность.

«Хабаровская компания «Торэкс» занимается обработкой отходов и лома черных металлов. 100% ООО «Торэкс», по данным системы раскрытия информации Kartoteka.ru, принадлежит экс-депутату краевой думы от ЛДПР Николаю Мистрюкову. Выручка «Торэкса» за 2013 год превысила 673,4 млн руб. (годом ранее — 662,9 млн руб.), чистая прибыль — 4,68 млн руб. (годом ранее — 3,47 млн руб.).

Из вторичного сырья предприятие будет производить стальную заготовку квадратного сечения марок «25ГС», «35ГС», «Сталь 3» и «Ст5ПС». Цикл плавки к моменту выхода завода на проектную мощность должен будет составлять 54 минуты, одна плавка будет давать 30 т жидкой стали с нормой выхода готовой продукции на единицу стали 98,5%. В дальнейшем, на следующем этапе реализации проекта, из стальной заготовки будут производиться арматура, катанка, уголок и другие виды товаров. «Именно с нашей технологией мы добьемся наилучшего качества продукта, более того — оно будет регулируемым, в любой момент мы сможем перенастроить производство. В малотоннажном строительстве многие пытаются экономить, чтобы снизить себестоимость, для мостового строительства нужна продукция одного качества, для общестроительных работ — другого», — говорит Сергей Зюбр.

Сейчас, по его словам, ближайшим производителем продукции подобного рода является «Амурметалл», но большая ее часть завозится с запада страны: заводов, подобных ХМЗ, нет даже в Сибири, хотя «аналогичный проект там планируется». Господин Зюбр рассчитывает, что продукция ХМЗ будет востребована строительной отраслью из-за своего качества и близости к потребителям. В «Торэксе» рассчитывают, что после выхода завода на проектную мощность в 2018 году доля транспортной составляющей в себестоимости одной тонны готовой продукции будет не выше 9,1%, или 2,2 тыс. руб., в 2022-м — не более 10,8%, или 2,58 тыс. руб.

Отдача в обмен на гарантии

На создание металлургического производства «Торэксу» потребуется 3,5 млрд руб. Согласно расчетам, итоговая рентабельность продаж завода составит 16,2%, внутренняя норма доходности — 29,8% при чистом приведенном доходе в размере 1,329 млрд. руб. Бизнес-план определяет, что 2,77 млрд руб. инвестиций должно быть вложено в ХМЗ на основной инвестиционной стадии.

Из требуемых 3,5 млрд руб. 15% общей суммы инвестор вложит за счет собственных средств. Остальное планируется привлечь в виде кредитной линии с максимальным лимитом в 3 млрд руб. на 7 лет. Соответствующие переговоры с банком, название которого инвестором не раскрывается, уже проведены, подчеркивает Сергей Зюбр. «Торэкс» рассчитывает на ставку в 12% годовых.

Правда, расчеты производились с учетом получения бюджетных гарантий от правительства Хабаровского края на 2 млрд руб. Краевые власти заложили их в бюджет на 2014 год. Но 30 июля строку, поддерживающую проект «Торэкса», из бюджета исключили, мотивировав это и так высокой долговой нагрузкой на бюджет. «Нужно понимать: наличие краевых гарантий снижает риски проекта для банка, а для нас — дает возможность существенно, на пять процентов, снизить процентную ставку», — объясняет Сергей Зюбр. В «Торэксе» надеются, что при составлении проекта бюджета на 2015 год гостарантии компании вернут, тем более что инвестору они достаются не бесплатно: в качестве оплаты за гарантию на 2 млрд руб. компании нужно внести в бюджет края 55 млн руб.

«Поддержку мы чувствуем, в том числе и от федеральных органов власти, от Минвостокразвития. Очень плотно работаем и с ними, и с краевым министерством промышленности и транспорта, и с первым зампредом по инвестициям Николаем Брусникиным, и с комитетом по инвестициям, и с администрацией Хабаровска. Мы видим, что как инвестор мы краю нужны. Другой вопрос — есть проблемы, которые удлиняют реализацию проекта. Но в целом мы идем по плану», — говорит Сергей Зюбр.

Он подчеркивает, что ХМЗ за каждый год работы, согласно предварительным расчетам, будет давать в бюджеты всех уровней по 211 млн руб. налоговых отчислений. К 2030 году сводный бюджетный эффект по проекту в целом должен превысить 5,25 млрд руб. При этом предприятие обеспечит работой 319 высококвалифицированных специалистов, а всего — порядка 350 человек, и своему персоналу завод уже в первые годы готов гарантировать среднемесячную зарплату в размере 59,9 тыс. руб., а к 2030 году она достигнет 86,9 тыс. руб.

Уже сейчас, говорит Сергей Зюбр, «Торэкс» изучает рынок кадров. На первом этапе часть рабочих придется завезти из других регионов, признает Сергей Зюбр, но в дальнейшем предприятие рассчитывает, что они передадут свой опыт местным. «Мы ведем работу с Тихоокеанским госуниверситетом. Они подготовили программу обучения специально под нас. У них преподается общее металлургическое производство, у нас процесс специфичный. В ближайшее время я буду согласовывать программу обучения, и станет возможно прохождение производственной практики с последующим трудоустройством», — говорит он.

Обустраивая округу

Вокруг будущей площадки ХМЗ расположены промышленные предприятия и складские помещения, ближайшая жилая застройка — в 2 км. К участку ведут улица Суворова и подъездные железнодорожные пути. Улицу, которая «как узкое горлышко», нужно расширить, и соответствующие договоренности с городскими властями уже достигнуты: «Торэкс» расширит участок дороги, сделает на нем левые повороты, положит асфальт. И точно так же обстоят дела с остальной инфраструктурой, требующейся для строительства металлургического предприятия — на момент прихода инвестора ее вокруг не было. Подведение коммуникаций, говорит Сергей Зюбр, и стало одной из основных задач прединвестиционного этапа.

«Мы для своего предприятия построим понижающую электрическую подстанцию 110/35/6 кВ „Заводская“ с фильтро-компенсирующим устройством, чтобы получить качественную энергию. Но это важно и для всего промузла, потому что затем к ней смогут подсоединиться дополнительные предприятия. Мы также будем восстанавливать водоснабжение — сейчас его так нет, но мы уже договорились, что проведем всю реконструкцию», — рассказывает он.

Кроме того, четыре предприятия, занимающие смежные участки в Южной промзоне, в том числе «Торэкс», заключили договор с ООО «Востокгазгаз» на строительство газопровода. В консорциум вошли ООО «ДорХан 21 Век — Хабаровск» (подразделение ГК DoorgHan), ЗАО «Хабаровский завод строительных алюминиевых конструкций» и производитель керамзитовых блоков «Монолит-ДВ». Труба протяженностью 4 км будет протянута от ГРС «Ильинка», строительство ориентировочно обойдется в 40 млн. руб. «Если в промзону зайдет другой инвестор, а инфраструктура будет находиться в нашей собственности, тогда мы сможем выдавать технические условия на подключение и как-то компенсировать свои затраты», — рассуждает Сергей Зюбр.

Дмитрий Щербаков

Деньги из ваты

— Проект —

с17 По его словам, «сейчас эти вопросы приходится решать каждому самостоятельно по каждому виду энергоресурсов и подключения к коммуникациям, в том числе транспортным». Кроме этого, льготное налогообложение позволит активнее инвестировать в новые производства. В целом хотелось бы отметить, что проект ТОР, инициированный Министерством развития Дальнего Востока — это очень своевременный и правильный подход, который поможет комплексно решить вопрос развития всего Дальнего Востока», — заключил господин Алтияров.

В октябре 2013 года директор по продажам бизнес-единицы «Каменная вата» Корпорации «ТехноНИКОЛЬ» Роман Колесников заявлял, что именно рынок Китая на сегодняшний день обладает максимальным потенциалом. «Мы, как и многие производители Хабаровского края, заинтересованы в строительстве мостового перехо-

да через реку Амур. Это позволит нам сократить маршрут поставок утеплителя в Китай на 400 км, то есть сделать логистику более эффективной и сократить стоимость базальной теплоизоляции», — отметили в «ТехноНИКОЛЬ». Мост, который соединяет пригороды Хабаровска с российской частью Большого Уссурийского, построен в октябре прошлого года. Потенциально он может быть использован для перевозок товаров через границу: аналогичный мост между островами и материковой частью КНР китайцы построили еще в сентябре 2012 года. Но сейчас российский мостовой переход функционирует в ограниченном режиме и ввоз строительных материалов через него невозможен. Напомним, вопрос со строительством пункта пропуска на Большой Уссурийский остров пока не решен. Без этого становится невозможным таможенное оформление грузов, следующих через российско-китайскую границу, разделяющую остров.

Вадим Пасмурцев, Антон Иванов

«Мы не должны заниматься абстрактным формализмом»

— Интервью —

с15 — В отношении площадки ТОР «Ракитное» рассматривается идея расширения ее территории за счет объектов развития деловой части Хабаровского аэропорта и острова Большой Уссурийский. Такой разбор не противоречит идее ТОРов?

— Наше понимание законопроекта о ТОРах, сейчас внесенного в Госдуму, позволяет рассматривать не примыкающие друг к другу участки, которые дают экономический и социальный эффект. Вполне может быть так, что в одном месте мы строим промышленно-логистические объекты, а в другом, не примыкающем к нему — например, социальные объекты и жилье. Либо связанные или не связанные друг с другом промышленные объекты или группы производств — такие варианты вполне возможны.

— Идеологически они должны быть как-то взаимосвязаны?

— Да нет, идеология в одном: рост ВРП, увеличение экономики и бюджетных доходов, рост качественной занятости — хорошие рабочие места. Мы не должны заниматься каким-то абстрактным формализмом, реализовывать какие-то идеологемы — мы должны добиваться реального экономического роста. А то, что для инвестора хорошо, мы

всегда поддержим. Суть ТОРов в том, что у нас производства, которые глобально конкурентоспособны, ограниченное количество, а условия для их развития не созданы. Мы хотим ТОРами их создать. Первое — это режимы: налоговый, таможенный, административный. Второе — Дальний Восток не обустроен, поэтому мы должны точно выбирать площадки и создавать инфраструктуру. Но ограничений по локализации нет. Если так получается, что в одной части ТОРа мы можем дать условия для тридцати компаний, а в другой — для пяти, это будет реализовано. — Значит, вариант с расширением «Ракитного» за счет приаэропортной территории вполне реален?

— Сложность данной конкретной модели в том, что мы понимаем: наши партнеры из числа инвесторов, говорящие, что там нужно создавать точку роста, правильно чувствуют потенциал. Но из чего конкретно этот рост будет складываться, пока не понятно. Нам, конечно, нужно понимать, что если вкладываем куда-то миллиарды рублей и даем уникальный для России режим инвестирования, то это не кабинетная абстракция. Если это вызывает интерес, давайте спросим того, кому это интересно, и мы сразу поймем, что нужно.

Беседовал Дмитрий Щербаков

ИДИ ЛИ ТОРНОЙ ДОРОГОЙ

В октябре в ходе целого ряда совещаний представителей Минвостокразвития, краевого правительства и бизнесменов была сформулирована идея о возможном расширении территории опережающего развития (ТОР) «Ракитное» и вхождении туда уже действующих или планируемых инвестпроектов. В числе потенциальных резидентов «Ракитного» был назван и «Торэкс».

Сергей Зюбр признает, что вхождение в ТОР может дать его компании сразу несколько плюсов помимо очевидных налоговых льгот и упрощенного режима администрирования. «Все оборудование у нас итальянское и в любом случае будет ввозиться из-за рубежа. В режиме ТОР это будет не облагаемый пошлинами товар — это для нас очень важно», — приводит пример он. Кроме того, вхождение в ТОР — «это своеобразное признание приоритетности проекта», отмечает господин Зюбр.

В то же время, у бизнеса есть к законопроектору о ТОР и ряд вопросов, отмечает Сергей Зюбр. «Например, что будет с землей? Пока это только обсуждается. Нужно ли будет переда-

вать земельный участок управляющей компании ТОР? Он у нас не в аренде, а в собственности, и любой инвестор расставаться с землей не захочет. С началом реализации инвестпроекта участок, конечно, будет передан в залог», — поясняет директор «Торэкса».

Есть у вхождения уже просчитанного с точки зрения экономики проекта в ТОР и ряд других нюансов, говорит Сергей Зюбр. «Если Минвостокразвития будет строить там инфраструктуру, то какова тогда будет стоимость электроэнергии, газа, воды для завода?» — задается вопросом он. Сейчас, по словам господина Зюбра, в «Торэксе» просчитывают, как изменится эффективность проекта в случае вхождения в ТОР. «Пока мы только выстраиваем для себя картину. У меня законопроект о ТОР появился недавно. Сейчас мы начинаем изучать его с юридической и экономической стороны, да и органы власти начинают деловой разговор. Думаю, в ближайшее время мы на все эти вопросы найдем ответы», — заключает Сергей Зюбр. Дмитрий Щербаков