

9 За счет чего заработает режим «свободного порта» в Приморском крае

10 Насколько быстро реализуются проекты TOP по мнению резидентов и иностранцев

12 Как будут развивать угольную отрасль Дальнего Востока

Портам примерили свободу

Предложение президента России Владимира Путина о предоставлении Владивостоку статуса свободного порта оформлено в закон, предоставляющий бизнесу преференции, аналогичные льготам резидентов TOP, по всему югу Приморского края. Логика проста: наиболее крупные порты Дальнего Востока находятся именно здесь, их грузооборот неуклонно растет, и к 2020 году, по прогнозам Минтранса, грузовая база вырастет вдвое. Модернизацию уже проводят все порты, но поддержка государства здесь особенно важна, признают стивидоры.

— транспорт —

Предоставить Владивостоку статус «свободного порта» с введением льготного таможенного режима 4 декабря 2014 года предложил президент Владимир Путин. Федеральный закон «О свободном порте Владивосток» был разработан Минвостокразвития на основе опыта стран АТР. В процессе обсуждения проекта территория свободного порта расширилась на весь юг Приморья. В финальной версии ФЗ особый режим охватывает не только саму столицу Приморского края, но еще пять городских округов (Артемовский, Большой Камень, Находкинский, Партизанский, Уссурийский) и семь муниципальных районов (Надеждинский, Шкотовский, Октябрьский, Партизанский, Пограничный, Хасанский, Ханкайский) — с акваториями всех портов. Особый режим здесь планируется создать на 70 лет, при этом срок может быть продлен.

Зона свободного порта предполагает четыре типа территорий: портовую (в том числе и аэропорт), промышленную, научно-внедренческую и туристско-рекреационную. Для получения статуса резидента необходимо согласовать документы и получить одобрение управляющей компании. Резиденты не должны быть участниками региональных инвестпроектов и иметь филиалы и представительства вне свободного порта, на льготы также не смогут рассчитывать компании, включенные в особую экономическую зону (ОЭЗ) или территорию опережающего развития (ТОР). Получаемые компаниями-резидентами льготы в целом схожи с льготами, установленными для резидентов ТОР: это как налоговые преференции, так и особые административные режимы, благоприятствующие предпринимательской деятельности.

В Минвостокразвития полагают, что при реализации проекта валовый региональный продукт (ВРП) Приморского края к 2025 году увеличится в 2,2 раза, до 1,4 трлн рублей, а к 2034 году — в 3,4 раза, до 2,1 трлн рублей. Прогноз прироста ВРП ДФО составляет 1,97 трлн рублей к 2025 году. К 2025 году благодаря режиму «свободного порта» будет создано 108 тыс. новых рабочих мест, к 2034-му — 468,5 тыс., считают в министерстве.

Наиболее крупные морские порты Дальнего Востока находятся в Приморском крае. По данным Ассоциации морских портов России, их грузооборот неуклонно растет. Порт Восточный перевалил за 2014 год 57,8 млн т (рост на 19,7%), Находка — 20,7 млн т (рост на 13%), Владивосток — 15,3 млн т (рост на 5,3%), Посыет — 6,7 млн т (рост на 18,8%).



Конкуренцию портам Приморья в Дальневосточном бассейне составляют два порта Хабаровского края — Ванино с 26,2 млн т и Де-Кастри с 8,2 млн т (у обоих показатели выросли на 10-16%), а также сахалинский порт Пригородное, который в прошлом году перевалку незначительно сократил — на 1,1%, до 16,1 млн т.

Однако развитие Ванино сдерживает дефицит пропускной способности железной дороги. Уже заявленные инвесторами проекты демонстрируют потребность в перевозке более 100 млн т к 2025 году. Но «сработанные на сегодня проекты реконструкции и развития участков железной дороги по Северному широтному ходу (БАМ) предусматривают увеличение пропускной способности лишь до уровня 50-55 млн т в год», отмечается в годовом отчете ОАО «Порт Ванино» за 2014 год.

Крупнейший стивидор сухих грузов на Дальнем Востоке — это ОАО «Восточный порт» (21,84 млн т), уступивший по объемам перевалки в России за прошлый год лишь ОАО «Новороссийский МТП». За ним следуют ЗАО «Дальтрансголь» (17 млн т), ОАО «ЕВРАЗ Находкинский МТП» (9,3 млн т), ОАО «Порт Ванино» (7,15 млн т), ОАО «Владивостокский МТП» (5,68 млн т), ООО «Восточная стивидорная компания» (5,14 млн т), ОАО «Торговый порт Посыет» (5,12 млн т).

Компании «Порт Ванино» и «Торговый порт Посыет» контролирует «Мечел», «Восточный порт» — Кузбассразрезголь. «Дальтрансголь» — дочка СЭЭК. Все три холдинга использу-

ют портовые активы для перевалки на экспорт угля. Владивостокский МТП входит в группу Fesco, на него в 2014 году пришлось 513 тыс. TEU — это 32% объема контейнерных перевозок через морские порты всего ДФО. «ЕВРАЗ Находкинский МТП» — крупнейший стивидор порта Находка, 100% владеет ООО «Сибметинвест».

Отметим, что Минтранс прогнозирует к 2020 году увеличение спроса на Дальнем Востоке на перевалку в морских портах наливных грузов почти до 70 млн т, навалочных и насыпных грузов — до 90 млн т, генеральных и контейнерных грузов — до 17 млн и 19 млн т соответственно. Таким образом, общая оценка грузовой базы Дальнего Востока может составить более 200 млн т, то есть возрасти на 50% по отношению к нынешним показателям.

Именно поэтому все порты Дальнего Востока имеют свои программы модернизации и развития. Но обеспечить их привлечение можно в глазах инвесторов может лишь поддержка государства, полагают в «ЕВРАЗ Находкинский МТП». «Обновление портовой инфраструктуры требует серьезных финансовых вложений, и государство в этом случае может выступить гарантом надежности инвестиций. К тому же приоритетом в данном случае является развитие не просто отдельного порта, но целого транспортного узла, включающего авто- и железнодорожную инфраструктуру, складские мощности, подъездные пути и другие не менее важные компоненты», — говорят в порту.

В ВМТП инициативу по созданию свободного порта поддерживают, так как считают, что статус резидента может порту лучше использовать свой потенциал. Однако, отметили в порту, «максимальный эффект для развития портовой инфраструктуры Дальнего Востока, а также существенный рост грузооборота региона будут обеспечены, если статус свободного порта получит территория, не ограниченная пределами городской черты». Такой режим может быть применен в полной мере при реализации проекта «Большой порт Зарубино», считают в порту.

В ОАО «Торговый порт Посыет» к инициативе Минвостокразвития также относятся позитивно. За последние годы «Мечел» инвестировал в развитие порта порядка 3,3 млрд рублей. Руководитель порта готово рассмотреть возможность получения статуса резидента, но отмечает: «Здесь важно учитывать специфику нашего предприятия, которое занимается экспортом угольной продукции в страны АТР». По мнению руководства порта Посыет, в законопроекте не указаны конкретные льготы по налогам и арендным платежам, снижению ставки налога на прибыль, формату предоставления инвестиций крупному бизнесу на строительство объектов портовой инфраструктуры. В связи с этим обсуждать более предметно инициативу по созданию свободного порта Владивосток «пока преждевременно».

Екатерина Черненко, Дмитрий Щербаков

Усиливая голод

— кадры —

Территории опережающего развития создадут на Дальнем Востоке тысячи новых рабочих мест. Но вопрос о том, сможет ли макрорегион, и так уже испытывающий кадровый голод, закрыть эти вакансии, остается открытым. Эксперты говорят, что в ближайшие три года наступит «кадровый коллапс», если не выработать четкую систему привлечения трудовых ресурсов в ДФО.

Ожидается, что три первые ТОР дадут Дальнему Востоку около 7,5 тыс. новых рабочих мест: «Комсомольск» и «Хабаровск» — по 3 тыс., «Надеждинская» — 1,5 тыс. Это лишь внутри самих ТОР, но опыт других стран показал: на каждое рабочее место, созданное на особой территории, придется до 6 новых рабочих мест за ее пределами. Возрастает потребность в транспортно-логистических услугах, дополнительная нагрузка ложится на энергетические, коммунальные, пищевые организации. Проблема заключается в том, что образовавшиеся места просто некому будет занять — в связи с масштабным оттоком населения из региона, неразвитой социальной инфраструктурой и низкой реальной заработной платой.

Одним из дополнительных критериев, определяющих конкурентоспособность ТОР, должны быть наличие или близость трудовых ресурсов — об этом заявил еще в 2014 году министр по развитию Дальнего Востока Александр Галушка на коллегии восточного правительства в Владивостоке. К сожалению, на сегодняшний день Дальневосточный регион и так испытывает кадровый голод, а привлечь трудовые ресурсы из других регионов России проблематично из-за непривлекательности ДФО для потенциальных работников, говорят эксперты. Хотя отток населения из региона сократился вдвое за последние полтора года, удобным местом для бизнеса и жизни восток страны пока так и не стал.

По мнению руководителя консалтинговых проектов ВЦИОМ Алексея Фирсова, дальневосточный рынок труда — по признанию как работодателей, так и специалистов рекрутинговых агентств — крайне дефицитен. При этом все участники рынка отмечают тенденцию — лучшие сотрудники уезжают в другие регионы России. Независимо от того, приехали ли работники из других регионов или стран или начинали работать здесь, — проработав какое-то время на Дальнем Востоке, люди стремятся покинуть регион, чтобы продолжить карьерный рост. «При этом работодатели говорят об ущербности местного рынка труда. Если говорить об управляющем составе — местные кадры не могут закрыть вакансии крупных компаний в силу недостаточной высокой подготовленности», — отметил Алексей Фирсов на всероссийской конференции «Демографическое развитие Дальнего Востока».

Например, уже сейчас базовому предприятию ТОР «Комсомольск», авиазаводу имени Гагарина, требуются высококвалифицированные рабочие и специалисты, в том числе и

по дефицитным специальностям, хотя у предприятия есть свой учебный центр. Несмотря на возможность бесплатно обучиться рабочей профессии, кадров по-прежнему не хватает. «В ближайшие два года первому инвестору в ТОР «Комсомольск» понадобится около тысячи человек. Эту потребность попробуем закрыть внутренними ресурсами города», — рассказал заместитель директора по региональной политике и развитию филиала ПАО «Компания „Сухой“», КнААЗ им. Гагарина» Сергей Бочаров. Но, подчеркивает он, надо смотреть дальше: будут еще инвесторы, а трудовых ресурсов действительно не хватает. «Закон о ТОР окажет исключительное действие на ДФО, но в регионе есть и другие проекты — космодром Восточный, «Сила Сибири», на которые также потребуются трудовые ресурсы. В ближайшие три года в регионе наступит кадровый коллапс, ведь сейчас в ДФО нет возможности найти такое количество новых специалистов, если посчитать все программы, требуется около 40 тыс. новых кадров», — подсчитал Сергей Бочаров. Важно, чтобы люди приезжали из центральных регионов, так как сейчас наблюдается острая потребность именно в высококвалифицированных рабочих и инженерах.

Однако в HeadHunter отмечают, что Дальний Восток является самым удаленным регионом страны, в который далеко не все соискатели стремятся переезжать. Причинами могут быть и удаленность от крупных центральных городов, и неподходящий уровень дохода, и климат, и ограниченный выбор компаний, в которых соискатели хотели бы работать, считают специалисты компании. К тому же порядка 40-48% всех соискателей Дальнего Востока в зависимости от города проживания готовы переехать в другой регион. Это наиболее высокий показатель по России.

По мнению представителей HeadHunter, удерживать кадры или привлекать новые трудовые ресурсы на Дальний Восток можно за счет достойной заработной платы. Для 80-85% соискателей региона это самый значимый критерий. Также важны график работы (50-55%), репутация компании (45-55%) и наличие хорошего соцпакета (40%). По сравнению с другими регионами для соискателей Дальнего Востока наиболее важны возможности влиять на принятие решений и обучаться во время работы в компании.

«Кадровый голод можно временно попытаться утолить иностранной рабочей силой, для которой данная работа покажется очень интересной из-за своей необычности. Но для этого им необходимо предлагать очень заманчивый job-offer. Второе решение — это создавать благоприятные условия труда сотрудников из других регионов, там, где, наоборот, есть избыток кадров. Для этого помимо конкурентного уровня заработной платы надо предлагать дополнительное бонусирование за работу на Крайнем Севере, обеспечивать жильем, помогать в переезде семьи, предлагать интересные проекты», — говорит директор по исследованиям HeadHunter Диего Лебедев.

Елена Цуканова

«Приморье перехватит транзитные потоки триллионной экономики»

— интервью —

Министр по развитию Дальнего Востока АЛЕКСАНДР ГАЛУШКА рассказал, «Б» о том, как заработает свободный порт Владивосток.

— Владивосток — свободный порт. Что это значит?

— Мы возвращаемся к старому доброму Владивостоку, который вполне успешно развивался как порто-франко. Мы хотим опираться на все хорошее, что было в нашей истории — конечно, с учетом реалий 21-го века и лучших международных практик. Итак, что мы получаем. Прежде всего, закон охватывает 15 районов Приморского края. Все наиболее значимые порты. Он ориентирован на раскрытие логистического и транзитного потенциала, который есть на юге Приморья. Поэтому существенное внимание уделено вопросам пересечения границы участниками внешнеэкономической деятельности. Для них будет создано единое контрольное окно, где вместо множества контролеров — таможенно-го, пограничного, фитосанитарного,



транспортного и другого контроля — будет один. Он будет подконтролен Федеральной таможенной службе.

— Это только проше или еще и быстрее?

— В контроле на границе будет воплощен риск-ориентированный подход, когда не всех подряд проверяют, а только те товары и грузы, которые попадают в зону риска.

Кроме того, будет введен механизм предварительного декларирования участниками ВЭД тех грузов и товаров, которые они плани-

руют перевезти через границу. Если такое декларирование будет происходить по электронным каналам более чем за два часа до пересечения границы, то в соответствии с законом ему будет организован режим «зеленого коридора».

— Почему не прошло предложение об организации безвизового режима для иностранцев?

— Любой иностранный гражданин, который будет пресекать границу через территорию свободного порта, будет получать 8-дневную визу для пребывания на территории РФ прямо в аэропорту. Это существенное облегчение — шаг в сторону безвизового режима. Вся работа по законопроектам как о свободном порте, так и о ТОР проходила через многочисленные обсуждения, неоднократно проводились общественные слушания. Однако есть же не только позиция Минвостокразвития, есть и другие органы федеральной власти, у которых наработана своя практика, есть свои примеры. Очень важно, что нам удалось в режиме диалога, слыша друг друга и понимая, что правда есть и за тем, что мы говорим, и за тем, что говорят коллеги из дру-

гих ведомств, все-таки найти приемлемое решение.

— Хотелось бы все-таки узнать, кто выступал против?

— Есть реалии, о которых мы, в силу того, что наша деятельность носит скорее гражданский характер, не знаем. Но есть органы, которые занимаются разными сторонами нашей жизни. Самые разными. В том числе и вопросами, связанными с обеспечением безопасности, пресечением деятельности, которая направлена против интересов Российской Федерации. У них тоже есть своя информация, о которой мы порой даже не догадываемся. Тем не менее, мы были услышаны. Серьезный, я считаю, шаг вперед был сделан. Потому что мы фактически установили квази-безвизовый режим. Он почти безвизовый. Визу ставят прямо на границе.

— Иначе говоря, разработчиков устраивает этот вариант?

— Мы считаем, что он рабочий.

— Чтобы пришли инвесторы, надо провести большую инфраструктурную работу. Откуда будут рабочие руки для нее — из России или из-за рубежа?

— Не раз говорил о том, что проекты развития, которые мы формируем

и реализуем исходят из того, что рабочие места должны создаваться для дальневосточников. Однако и вы, и я знаем, что по ряду позиций мы не всегда можем в нужном объеме и нужной квалификации найти рабочую силу здесь. Поэтому наш второй приоритет — граждане Российской Федерации. Приоритет третьего порядка — люди с той же идентичностью. И лишь в четвертую очередь мы готовы привлекать квалифицированную иностранную рабочую силу. Именно поэтому в состав наблюдательного совета свободного порта мы включаем представителей профсоюзов: в диалоге с ними мы хотим эту позицию формировать. Она является тонкой и чувствительной, но исходит из того каскада приоритетов, о котором я только что сказал.

— Наблюдательный совет — еще одно новшество. Зачем он свободному порту?

— Он призван концентрировать административное внимание и возможности для того, чтобы обеспечить лучшие практики государственного управления и лучшее правоприменение. В соответствии с законом наблюдательный совет будет

возглавлять вице-премьер, курирующий вопросы развития Дальнего Востока. В состав по должности будут входить заместители руководителей профильных федеральных органов исполнительной власти, которые ответственные за успешную работу свободного порта Владивосток. Также губернатор Приморского края, руководитель законодательного собрания Приморья, главы муниципальных образований, на территории которых действует режим свободного порта. Это уникальный орган управления. Знаете, часто бывает, что принимаются хорошие законы, а когда доходит до применения, оно хромает. Мы это понимаем. Так и возник наблюдательный совет. Нужно за одним столом собрать всех, кто связан с работой свободного порта, чтобы не врозь сидеть и бумажки друг другу месяцами писать, а решать вопросы сообща, коллегиально и оперативно.

Беседовала Ксения Писарева



полная версия
kommersant.ru/doc/2768976