

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 владивосток. 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 сотрудникам 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

Review территории опережающего развития

«Мы рассчитываем завершить проектирование и экспертизу в декабре»

Президент ГК «Энергия», якорного инвестора ТОР «Комсомольск» **Сергей Гуськов** рассказал, в ходе подготовки завода «Эпсилон-2», который будет выполнять 1 млн станкочасов механообработки деталей для Комсомольского-на-Амуре авиазавода (КНААЗ).

— интервью —

— Основной заказчик продукции механообработки вашего будущего проекта в Комсомольске-на-Амуре — местный авиазавод. Техническое задание уже согласовано с КНААЗ? Сколько в итоге наименований деталей вошло в перечень?
— Да, согласовано. На данный момент в перечне 1618 деталей. По металлам — это алюминий и титан. И окончательное техническое задание, и утвержденный перечень вошли в соглашение с «КБ Сухой», нашим основным заказчиком.
— На закупку оборудования для механообработки уйдет большая часть бюджета проекта?
— Общий бюджет проекта — 7,7 млрд рублей при расчетах на прогнозном курсе 60 рублей за доллар. Из них затраты на оборудование — 5,5 млрд рублей.

— Переговоры с поставщиками уже ведутся?
— Со всеми проведены переговоры, есть твердые коммерческие предложения. Они заложены в проект. Мы планируем заключить со всеми прямыми контракты к началу 2016 года. Среди них будут мировые лидеры: японская Makino, DMG, Forest Line. Где возможно, будем использовать наши станки. Несмотря на то что эта отрасль в России только развивается, мы все-таки надеемся разместить у себя существенную часть отечественного производства. Но некоторые сложные детали для авиации, особенно крупногабаритные, отсутствуют в отечественных аналогах как класс. Здесь как раз вступают в игру японские производители.

— С параметрами здания под производство определились?
— Концепция у нас следующая. Мы строим один цех на 28 тыс. кв. м, в котором сами занимаем две трети площади. Третью делится между малыми резидентами. Этот цех направлен только на механическую обработку: фрезерную, токарную, для разного типа деталей. Все остальное — термообработка и все финишные операции — делается КНААЗ самостоятельно. Их мощностей для этих работ вполне достаточно. Наш алгоритм работы с деталью таков: мы получаем сырье, проводим ряд технологических операций, деталь проходит контрольные измерительные процедуры на соответствие чертежам и требованиям заказчика, затем — отгрузка.
— Кто выступит проектировщиком?
— Большую часть работ будет производить наш генеральный проекти-



ровщик — ООО «ИнтерСтройМонтаж-Проект» из Санкт-Петербурга, будут привлечены и соисполнители, в том числе местный ОАО «Территориальный проектный институт „Хабаровскпромпроект“». Работы обойдутся в 273 млн рублей.
— К ноябрю, как и обещали, закончите?
— К сожалению, не удастся. Слишком много времени у нас ушло на согласование плана производства. Но это достаточно объективный процесс: во-первых, деталей очень много, а во-вторых — это вообще первый опыт в отечественной авиации, когда такой значительный объем передается на аутсорсинг специально создаваемому предприятию. Но мы очень рассчитываем завершить проектирование в декабре вместе с Госэкспертизой.
— В ожидании этого события планируете какие-нибудь мероприятия провести на Восточном экономическом форуме?
— Хотим подписать несколько стратегически важных соглашений о софинансировании. К примеру, наш проект во многом базируется на сотрудничестве с Фондом развития Дальнего Востока. Фонд выразил готовность участвовать в капитале проекта на сумму строительства здания. Мандат фонда — это контрольный пакет, то есть менее 50%. С другой стороны, речь идет о горизонте инвестирования порядка 5-7 лет с прозрачной доходностью. На

наш взгляд, это тот самый инструмент, который позволит привлечь крупные проекты в ТОР «Комсомольск». В текущей экономической ситуации всем не хватает капитала. То, что будет создана инфраструктура и существует заинтересованный базовый заказчик, позволит наполнить площадку резидентами. Поэтому на форуме мы ждем возможность заполнить еще нескольких хороших соседей в ТОР.
— А от самого мероприятия какие ожидания?
— Я считаю, что ВЭФ должен стать площадкой для встреч с партнерами АТР. Ведь у Комсомольска-на-Амуре крайне выгодное расположение по отношению к азиатским рынкам. Мы и в Москве ведем активные консультации с японскими, китайскими, корейскими компаниями, которые заинтересованы в открытии производства в России. Сейчас, когда девальвирована наша национальная валюта, это особенно выгодно, и, на мой взгляд, именно в данный момент стоимость производства у нас находится на том уровне, на котором и должна, по отношению к международным рынкам. Форум отражает существенное изменение вектора в российской политике. Я уверен, что наши партнеры не избалованы вниманием с российской стороны. Сейчас как раз есть возможность это исправить.
— Вы говорили об участии в проекте Фонда развития Дальнего

Востока, кто еще выступит в качестве инвесторов?
— Мы будем участвовать средствам компании и инвестициями наших партнеров — группы частных инвесторов. Наша команда более 10 лет управляет производством, у которого нет аналога в России. На протяжении всего времени работы мы объединяем одну группу инвесторов. Именно она будет спонсировать проект «Эпсилон-2».
— Их, кстати, у вас несколько. В рамках проекта «Эпсилон» в индустриальном парке «Богословский» также планируется запуск механообработки. Не заберет первый «Эпсилон» часть заказов у второго?
— Между заводами есть разница. «Эпсилон-2» — это чистая механообработка со стопроцентным фокусом на авиацию. А «Эпсилон-1» — это производство, большей частью ориентированное на автомобильный сектор, и значительная роль там отведена легкой промышленности. Что касается битвы за заказ, у нас есть базовый — около 1 млн. часов. Мы ожидаем, что оба проекта будут запущены в строительство примерно в одни сроки. Логика в том, что какой из них раньше запустится, тот и возьмет заказ, а второй подхватит. Но насколько быстро это будет происходить, сказать сложно. К примеру, по факту на «Эпсилон-1» мы потратили три года, и только сейчас он берет реальный старт.
Беседовал Дмитрий Шербаков

Замедленное ускорение

— мнение —

Несмотря на оптимизм российских чиновников, иностранные партнеры отмечают, что идея территорий опережающего развития (ТОР) и свободного порта Владивосток реализуется слишком медленно. Такие заявления прозвучали на очередном российско-корейском форуме в Хабаровске. Вместо того чтобы разбрасываться на несколько площадок, Россия могла бы определить одну базовую ТОР для корейского бизнеса, запустить ее, связав с работой науки, а затем распространить успешный опыт на другие территории, считают представители Южной Кореи.

Как было отмечено на пятом Дальневосточном российско-корейском форуме, объем корейских инвестиций в Дальневосточный регион составляет чуть более 1% от всех инвестиций Республики Корея за рубежом. В Чукотском автономном округе, в Сахалинской области, в ЕАО корейских инвестиций практически нет. В Хабаровском крае общий накопленный объем корейских инвестиций — \$78 млн за 2014 год, в объеме инвестиций в регион это чуть более 3%.

В рамках форума российская сторона старалась раскрыть наиболее детально информацию о территориях опережающего развития (ТОР), «правилах игры», условиях и преимуществах получения статуса резидента для корейской делегации. В частности, было отмечено, что земельные участки в ТОР будут сдаваться резидентам в аренду «по минимальной стоимости — фактически по экономическому нулю». Заместитель директора департамента привлечения прямых инвестиций, поддержки экспорта и внешнеэкономической деятельности Минвостокразвития Альберт Ракипов отметил, что это около 0,01% кадастровой стоимости на период реализации инвестиционного проекта. «После ввода объекта в эксплуатацию арендатор сможет выкупить землю в приоритетном порядке согласно нормам Земельного кодекса: или по условиям инвестиционного соглашения с управляющей компаний ТОР, или через оценку земли», — уточнил чиновник.

Еще одно существенное преимущество режима ТОР — сокращение сроков окупаемости проектов. «Финансовая модель с окупаемостью за 10-14 лет, скорректированная на параметры ТОР, показывает окупаемость значительно ниже — цифры получаются 4-6 лет», — отметил господин Ракипов. Основные плюсы ТОР — «это готовая инфраструктура, льготный налоговый режим, система „единого окна“, дебюрократизация и информационная поддержка инвесторов». Обращаясь к корейским инвесторам, чиновник заявил: «Это все и даст то самое конкурентное предложение».



Однако генеральный консул Республики Корея во Владивостоке Ли Сок Па отметил, что исполнение и создание правовой основы ТОР и свободного порта Владивосток идет в режиме отставания. А доктор корейского исследовательского института по населенным пунктам (KRINS) Хан У Сок подчеркнул, что инвестициям из Кореи в Россию помимо внешнеполитических проблем мешает «неблагоприятная инвестиционная и деловая атмосфера внутри страны: устаревшая инфраструктура, сложные таможенные процедуры, уязвимость нормативно-правовых актов». На Дальнем Востоке необходимо выбрать «наиболее потенциально выгодный регион сотрудничества, а далее уже это сотрудничество расширять», считает представитель KRINS.

По инвестиционной привлекательности для корейской стороны приоритетны Республика Саха (Якутия), Приморский край и Хабаровский край. При этом не все создаваемые ТОР привлекательны для корейского бизнеса. Хан У Сок предложил: «Можно обозначить ключевую ТОР для развития российско-корейского сотрудничества». Такой приоритетной площадкой, по его мнению, мог бы стать развиваемый порт Зарубино (Приморье). Его поддержал доктор KRINS Чон Иль Хо, отметивший, что «модель ТОР кажется слишком разбросанной и не сфокусированной на определенном регионе, что осложняет привлечение капитала». Он признал, что и Южная Корея на начальном этапе своего развития использовала инструменты, аналогичные ТОР, чтобы «определить якорные проекты и получить скорейшие видимые результаты». Однако подобные механизмы нужно увязывать с научно-исследовательской работой институтов и университетов, создавая не просто промышленные объекты, но научно-индустриальные парки, подчеркнул Чон Иль Хо. «Самое важное — соединить специфику региона с функцией НИОКР, только тогда можно получить развитие как результат», — заявил представитель KRINS.

Екатерина Черненко, Дмитрий Шербаков

«Форумы — дело полезное, но до определенной степени»

— интервью —

В июне в Хабаровском крае прошел Пятый российско-корейский форум. О том, возрос ли интерес корейской стороны к сотрудничеству с Хабаровским краем, кто стал инвестором в ТОР еще до получения статуса его резидента и станет ли Хабаровск местом для проведения очередного российско-китайского ЭКСПО, рассказывает министр международного и межрегионального развития Хабаровского края **ВЯЧЕСЛАВ ДИАНОВ**.



— Недавно завершившийся российско-корейский форум — уже пятый на Дальнем Востоке. Рост интереса корейской стороны к участию в подобных мероприятиях есть?
— До этого прошло четыре форума, которые проводились во Владивостоке. Большую поддержку в организации форума нам оказывает генконсульство Республики Корея. Это, как я считаю, показатель того, что корейские власти и бизнес проявляют большой интерес.
— Удалось ли подписать какие-либо соглашения по итогам форума?
— Никаких соглашений не подписывалось, но мы и цели такой не ставили. Одна из основных идей — найти точки соприкосновения и взаимопонимание в современных условиях, потому что Корея — второй по величине торговый партнер Хабаровского края после Китая. Корейскому бизнесу было интересно узнать, как мы будем взаи-

модействовать в современных экономических условиях, в условиях санкций, новой политики по созданию территорий опережающего развития (ТОР). Сегодня инвесторам нужно понимать условия игры, знать пошагово, что им нужно сделать, чтобы стать резидентом ТОР. Они должны быть уверены, что придут в ТОР и быстро, без проволочек смогут зарегистрировать юрлицо, получить все необходимые разрешения на строительство, получить технологические подключения и начать работу.
— Корейские компании это понимают?
— Закон о ТОР принят весной, 25 июня приняты первые три правительственные постановления о ТОР. Процесс идет, но он еще не закончен. Необходимо подписать соглашения между Минвостокразвития, Правительством Хабаровского края и муниципальными образованияами, на территории

которых находится ТОР. Сейчас мы этим будем заниматься. Именно это мы и пытались донести до корейских бизнесменов.
— Сколько встреч в этом году проведено между представителями региона и корейской стороной?
— Более 15-20 встреч на разных уровнях — с представителями власти, бизнесменами, представителями, занимающимися гуманитарными обменами. Наше министерство было создано, чтобы в рамках единой внешнеэкономической и внешнеполитической деятельности государства с соблюдением интересов Хабаровского края выстраивать всевозможные эффективные отношения с торговыми экономическими партнерами — странами АТР.
— Форум — это знание, но как его использовать? Как привлечь инвестиции?
— И раньше это делали, а сейчас ставим цель доводить все наши начинания до конца. Для этого нужно через какое-то время обязательно получить обратную связь от компаний. По срокам это может быть и полгода, и три года. Приведу пример. Есть интересный, однако редко проводимый формат встреч между губернаторами стран. В

2010 году делегация Хабаровского края участвовала во встрече губернаторов Японии и субъектов РФ в Москве. Там также были представители бизнеса, которым губернаторы оказывали поддержку. На двусторонних переговорах мы провели встречу, участником которой были руководители компаний JGS. Казалось, это было давно — тогда наш губернатор пригласил компанию попробовать поработать на территории Хабаровского края. А сейчас эта компания, предложившая проект по сельскому хозяйству, стала не только первым иностранным инвестором, но и первым реальным инвестором, который начал деятельность в рамках ТОР. Российские инвесторы пока еще не пришли.
— Другие иностранцы уже проявляют интерес?
— На самом деле их много. Но от интереса до практического результата должны пройти этапы. Пока проводились предварительные переговоры с китайскими компаниями, например, с Baoli Bitumina. Эта компания является серьезным строителем дорог в КНР и производителем строительных дорожных материалов. Недавно приезжали представители крупной корпорации LS Group из Республики Корея. Они пока не обозначили свои интересы, но их круг достаточно широк.
— В 2005—2011 годах в Хабаровске проходил Дальневосточный международный экономический форум, сейчас Форум

пройдет во Владивостоке. Это для региона хорошо?
— Принципиально ли нам, что место Восточного экономического форума — Владивосток? Я думаю, не принципиально. Нам никто не мешает поучаствовать в мероприятиях там, привезти наших бизнесменов, сделать хорошие презентации, познакомиться с участниками. Хабаровский край на самом деле ничего не теряет. Нужно ли проводить еще такие мероприятия? Думаю, нет. Проведение форумов — дело полезное, но до определенной степени. Если каждый год в субъектах будут проводиться такие мероприятия, то это будет распыление средств, понижение уровня и качества этих мероприятий, распыление участников — потенциальных инвесторов.
— Получается, проводить нужно пореже?
— Есть мировая практика: все самые крупные выставки, имеющие статус в мировом сообществе, обычно проходят раз в два года. Сегодня выстроена хорошая стратегия: северо-запад охватывает Петербургский экономический форум, южные части России мы закрываем Сочинским форумом, Восток России — нашим Восточным экономическим форумом.
— Но есть и другие, не менее статусные мероприятия. Например, российско-китайское ЭКСПО в Харбине. На первом таком китайская сторона предложила провести следующую выставку в России. Было два потенциальных места для про-

ведения — Владивосток и Хабаровск. Решение по месту проведения уже есть?
— ЭКСПО — это двустороннее российско-китайское мероприятие. Решение о нем принимали два наших лидера — Владимир Путин и Си Цзиньпин. Пока в этом году вернется российско-китайское ЭКСПО будет проводиться опять в Харбине, где есть мощности, конгрессно-выставочный центр и необходимая инфраструктура.
— Но Хабаровск готов принять ЭКСПО?
— Морально готов. Нам нужно еще поработать над конгрессно-выставочной инфраструктурой. У нас есть планы строительства специализированного выставочного комплекса, которого пока нет. Сегодня, к сожалению, самые крупные выставки проходят в легкоатлетическом манеже. Хотелось бы, чтобы в Хабаровске наконец-то был построен хороший, серьезный торгово-выставочный комплекс. Нужно выбрать территорию с нормальным транспортным доступом. Вопрос в том, кто будет строить выставочный комплекс. Это не должен быть государственный объект. Это должен быть инвестор, который изыщет ресурсы. Возможно, строительство будет идти в рамках государственно-частного партнерства, либо это будет объект частного инвестора или группы инвесторов. Тем не менее, принципиально Хабаровск к ЭКСПО готов.
Беседовала Екатерина Черненко

Review

территории опережающего развития



«Запсибгидрострой» поднял флаг в Хабаровске

Завод металлоконструкций поработает над опережающим развитием

Первым инвестором территории опережающего развития «Хабаровск» стало ООО «Трест Запсибгидрострой». Компания намерена построить в Хабаровском крае завод по производству стальных шпунтовых конструкций и стройматериалов. Выпускаемая продукция позволит в кратчайшие сроки и с наименьшими издержками возводить стратегически важные морские и речные порты, набережные, берегоукрепления, тоннели, транспортные развязки и другие инфраструктурные объекты, необходимые для ускоренного развития Дальнего Востока.

Стальной трубчатый шпунт — технологичный и универсальный материал, производство которого ведется на заводах «Запсибгидростроя» в Сургуте и Самаре. Эти металлоконструкции широко применяются для строительства гидротехнических и транспортных сооружений, прибрежной и дорожной инфраструктуры, в нефтегазовой промышленности. За более чем 35-летнюю историю Треста было построено и введено в эксплуатацию более 200 объектов различного назначения, таких как причалы, порты, берегоукрепления, набережные, транспортные развязки, мосты, дороги, здания и сооружения. В различных климатических зонах от Крайнего Севера до субтропиков опыт и технологии компании зарекомендовали себя с лучшей стороны.

ООО «Трест Запсибгидрострой» — ведущее российское предприятие в области строительства гидротехнических и транспортных сооружений, правопреемник одноименного Треста «Запсибгидрострой», образованного в 1977 году. Первый патент на стальной трубчатый шпунт был получен в 1991 году, всего за историю предприятия запатентовано 22 научно-технические разработки. Сегодня суммарная мощность действующих заводов Треста составляет 50 тыс. тонн продукции в год, сортамент превышает 500 наименований. На 80 км построенных подпорных стен и 200 тыс. тонн произведенного трубопункта нет ни одной рекламации. Сегодня Трест имеет постоянные представительства в Сургуте, Самаре, Санкт-Петербурге, Москве, а теперь и в Хабаровске.

В 2015-2016 годах завод «Запсибгидростроя» будет построен в Хабаровске. 9 июля было подписано соглашение о сотрудничестве между ООО «Трест Запсибгидрострой» и АНО «Агентство инвестиций и развития Хабаровского края», в этот же день флаг первого инвестора ТОСЭР «Хабаровск» был поднят на площадке в селе Ракитное вблизи краевой столицы. Этим было дано начало «Аллее инвесторов» территории опережающего развития.

«На нашу продукцию в регионах ДФО есть большой спрос. Немаловажно и то, что мы внесем свой вклад в программу импортозамещения. Стальные шпунтовые конструкции производят по всему миру, но они являются достаточно дорогими. Мы выпускаем продукцию более доступную для российских потребителей», — отметил на церемонии поднятия флага член сове-

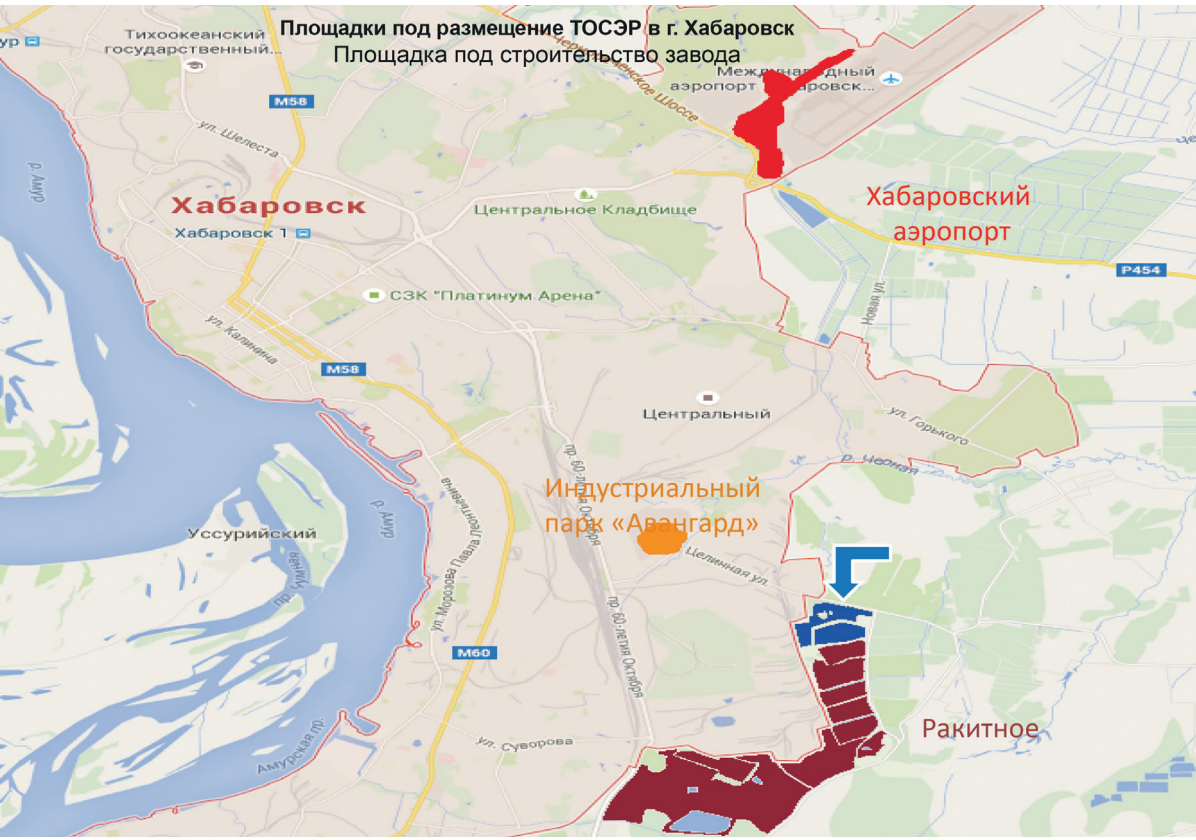
та директоров ООО «Трест Запсибгидрострой» Анатолий Шипицин.

«Старт первого проекта и появление аллеи — это очень серьезный сигнал для бизнес-сообщества. Это показатель того, что механизмы и идеология ТОСЭР привлекательны для тех, кто хочет создавать новые производства и развивать экономику нашего региона», — отметил в свою очередь первый заместитель председателя правительства Хабаровского края по вопросам инвестиционной, территориальной и промышленной политики Николай Брусникин.

Общий объем инвестиций «Запсибгидростроя» в завод под Хабаровском составит 500 млн руб., на проектную мощность завод выйдет через четыре года после завершения строительства, которое планируется в 2016 году. Срок окупаемости оценивается в 4,5 года. Будет создано более 100 новых рабочих мест со средней заработной платой 50-60 тыс. руб.

Заказчиками Треста являются коммерческие структуры и государственные корпорации, такие как ОАО «Роснефть», ЗАО «Фортум», ОАО «НОВАТЭК», а также госпредприятия и бюджетные учреждения субъектов РФ. Только за последние пять лет построено семь специализированных причалов под выгрузку крупнотоннажного оборудования, пять из них для ОАО «Роснефть», один для ОАО «Аммоний» и один для ЗАО «Фортум» (Няганская ГРЭС). В Ямало-Ненецком автономном округе заканчивается строительство причала для выгрузки крупнотоннажных и негабаритных грузов (КТО) для обустройства Салмановского (Утреннего) месторождения, двух причалов в морском порту Саббета. Начато строительство причала в порту Восточный в г. Находка Приморского края.

Сегодня доля импортной шпунтовой трубчатой продукции на российском рынке составляет до 82%. Введение дополнительных санкций и других ограничений может крайне негативно повлиять на строительство стратегически важных морских и речных портов и объектов нефтегазовой отрасли, железнодорожной и автомобильной инфраструктуры. При этом произведенная на предприятиях Треста продукция по своим технико-эксплуатационным параметрам способна полностью заменить импортную. Компаний разработаны, запатентованы и внедрены технологии, которые по своим показателям не уступают, а в некоторых случаях превосхо-



дят разработки таких компаний как Днепровский металлургический комбинат (Украина), Vitkovice steel (Чехия), Arcelor Mittal (Люксембург), Thyssen Krupp, Hoesh (Германия), Nippon steel (Япония). При этом производимый в России трубчатый шпунт на 20–40% дешевле зарубежных аналогов.

Многие объекты, строительство которых уже сегодня разворачивается на Дальнем Востоке, запроектированы с использованием конструктивных элементов трубчатого сварного шпунта, свидетельствуют проведенные «Запсибгидростроем» исследования. Но поставка металлоконструкций из центральных регионов России сказывается на стоимости строительства и вынуждает заказчиков искать поставщиков в странах АТР. Это несет в себе как ценовые, так и санкционные риски.

Поэтому Советом директоров ООО «Трест Запсибгидрострой» было принято решение о реализации инвестпроекта по строительству завода в Хабаровском крае. Благодаря деятельному участию правительств Санкт-Петербурга

и Хабаровского края Трест стал резидентом территории опережающего социально-экономического развития, что дает ряд преимуществ. «Это и вопрос земли, освобождение от пошлин для оборудования, налоговые льготы, а также политика края в отношении местных производителей», — считают представители Треста.

Реализация проекта позволит внедрить на Дальнем Востоке новейшие технологии, которые можно использовать при строительстве гидротехнических и инфраструктурных объектов, влияющих на экологическую ситуацию в регионе, таких как укрепление берегов рек от размыва, противооползневые мероприятия, строительство плотин для предотвращения подтопления населенных пунктов. «Наш опыт по возведению подпорных стен в сжатые сроки, в непростых природно-климатических условиях и на высококачественном уровне несомненно будет востребован и использован при строительстве инфраструктурных объектов в Хабаровском крае и других регионах ДФО», — уверены в «Запсибгидрострое».

Tele2 развивается на Дальнем Востоке России

Компания Tele2 хорошо известна жителям во многих регионах России, в том числе на Дальнем Востоке. С 2012 года сеть оператора охватывает 90% населенных территорий Сахалинской, Магаданской областей, ЕАО и Камчатского края. Tele2 уже знает как компанию, которая предлагает выгодные цены на мобильные услуги, гарантирует достойное качество связи и отличный сервис.

19 июня 2015 года новый федеральный оператор мобильной связи Tele2 начал оказывать услуги в Приморском крае под своим брендом. Компания рассматривает Приморье как ключевой рынок для экспансии своих услуг на Дальний Восток. В настоящий момент Tele2 обслуживает 35 млн абонентов более чем в 60 регионах России. Приморский край стал одним из 23 регионов, где в течение года будет запущена мобильная связь под брендом Tele2. Уникальный по своему масштабу проект стал возможным благодаря интеграции Tele2 и мобильных активов «Ростелекома». В число присоединенных компаний вошло ЗАО «АНОС», на базе которого новый федеральный оператор начинает свою работу в Приморье.

Сейчас сеть нового федерального оператора покрывает 92% населенной территории Приморского края. До конца 2015 года Tele2 инвестирует в развитие территории и существенно расширит охват 3G-сети в регионе, увеличив количество базовых станций в два раза. При техническом развитии используется современное телекоммуникационное оборудование, что позволяет улучшить качество голосовой связи и услуг передачи данных.

Еще одна отличительная особенность оператора — необычный для телекоммуникационной компании формат монобрендовых салонов связи. Они представляют собой супермаркеты, где посетители могут самостоятельно сформировать пакет мобильных услуг — от выбора номера и тарифа до подключения необходимых опций. Приоритетным направлением дистрибуции в Приморье является создание альтернативной сети продаж, которая делает услуги компании доступными в самых отдаленных населенных пунктах края. До конца 2015 года количество партнерских точек продаж в Приморском крае, где можно будет приобрести комплект для подключения к Tele2, превысит 1000.

Tele2 работает по бизнес-модели дискаунтера, в основе стратегии лежат такие принципы, как низкие цены, честность и простота. Об их эффективности свидетельствует успешная деятельность компании в России с 2003 года. Услуги Tele2 максимально просты и понятны, не содержат скрытых условий и не подключаются по умолчанию. Ценовое лидерство



Tele2 подтверждается в течение трех последних лет результатами тарифных исследований ведущего отраслевого агентства ComNews Research.

У Tele2 есть хорошие возможности и внутренние резервы для работы в режиме дискаунтера. Компания успешно обеспечивает снижение капитальных затрат и эксплуатационных расходов, добивается высокой эффективности каждого бизнес-процесса. На одного сотрудника приходится вдвое больше абонентов, чем у операторов «большой тройки». Tele2 не арендует дорогих офисов, топ-менеджеры компании не летают бизнес-классом. У оператора нет неэффективных инвестиций и необязательных затрат, которые пришлось бы закладывать в тарифы. Помимо выгодной ценовой политики Tele2 делает ставку на честный сервис. В предложениях Tele2 нет скрытых условий и платежей — абонент платит только за то, чем пользуется и что он выбирает себе сам.

Интеграция открыла новые стратегические перспективы развития для Tele2 и для рынка мобильной связи в целом: объединенный оператор обладает частотами для развертывания сетей мобильной связи стандарта 3G/4G во всех федеральных округах. Приморский край и другие дальневосточные территории рассматриваются компанией как ключевой рынок в продвижении услуг. Стратегической же задачей нашей компании является развитие сети мобильной связи на территории всего Востока России.

Tele2 — оператор мобильной связи, который работает в России с 2003 года. После закрытия сделки по созданию нового федерального оператора мобильной связи путем интеграции Tele2 и сотовых активов «Ростелекома» компания работает в более чем 60 регионах и обслуживает свыше 35 миллионов абонентов. В марте 2014 года под операционный и финансовый контроль Tele2 перешли семь дочерних сотовых компаний «Ростелекома»: «Скай Линк», «Нижегородская сотовая связь», «Байкалвестком», «БИТ», «Волгоград GSM», «Енисейтелеком» и «АНОС». В августе «Ростелеком» внес в капитал совместного предприятия 100% акций ЗАО «РТ-Мобайл». Новый федеральный сотовый оператор Tele2 получил лицензии 2G/3G во всех федеральных округах и 4G-лицензию на всю территорию России.

www.trest-zsgs.ru

трест
ЗАПСИБГИДРОСТРОЙ
гидротехническое и транспортное строительство

Трестом «Запсибгидрострой» за свою историю было построено и введено в эксплуатацию более 200 объектов различного назначения, таких как причалы, порты, берегоукрепления, набережные, транспортные развязки, мосты, дороги, здания и сооружения. В различных климатических зонах от Крайнего Севера до субтропиков наш опыт и технологии зарекомендовали себя с лучшей стороны.

СТРОИТЕЛЬСТВО ПРИЧАЛОВ И АВТОДОРОГ
для выгрузки крупнотоннажного оборудования (КТО)
и негабаритных грузов

Преимущества технологии:

Скорость возведения объектов

Сравнительная дешевизна (на 20–40% дешевле импортных аналогов)

Длительный срок эксплуатации без ремонтных работ

Материалоемкость в 1,5 раза ниже зарубежных образцов

Подходит для любого грунта

Высокая сопротивляемость воздействию льда

Собственное производство трубопункта. Изготовление 50 000 тонн конструкций трубопункта в год с полным импортозамещением, с увеличенными габаритами в заводских условиях

Надежность. На 80 км построенных подпорных стен и 200 000 тонн произведенного трубопункта нет ни одной рекламации

Защита окружающей среды за счет применения укрупненных элементов конструкции сооружения и сокращения сроков строительства

Наши заказчики:

Бюджетные учреждения
разных уровней власти

Хабаровский
автономный округ

Ямало-Ненецкий
автономный округ

Республика
Бурятия

Красноярский
край

Иркутская
область

Томская
область

Самарская
область

Московская
область

РОСНЕФТЬ

ТНК-БП

Fortum

НОВАТЭК

TOTAL

НПО «Аммоний»

deugro

Открытие
связи

МИТСУБИШИ

СУРГУТ
8 (3462) 24-50-64

МОСКВА
8 (495) 252-04-08

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
8 (812) 339-91-54

САМАРА
8 (846) 310-50-46

реклама +16

Review территории опережающего развития

Рыбацкое несчастье

Государство намерено стимулировать рыбаков к инвестированию в строительство новых судов. Промысловый флот стареет, и чем он старше, тем выше затраты на содержание. За последние десять лет, по данным департамента рыбного хозяйства и водных ресурсов Приморья, количество судов в регионе снизилось почти на треть — старый флот дешевле списывать, чем эксплуатировать.

— биоресурсы —

«Мы провели мониторинг, с 2004 по 2014 год у нас получается средний возраст крупнотоннажных судов 31 год, среднетоннажных — 29 лет. Это критические показатели», — констатирует директор департамента рыбного хозяйства и водных ресурсов Приморского края Александр Передия. К примеру, «Находкинская база активного морского рыболовства» (НБАМР) за последнее время сократила свой флот на пять крупнотоннажников. Списание сказывается на возможностях промысловиков. Из-за нехватки флота приморские предприятия в прошлом году недоосвоили выделенные лимиты по сельди, уточнил Александр Передия.

Конечно, не вкладывать деньги в средства добычи и сопутствующую инфраструктуру рыбаки не могут. В прошлом году инвестиции только в рыбную отрасль Хабаровского края составили более 510 млн руб. По словам председателя комитета рыбного хозяйства краевого министерства природных ресурсов региона Сергея Рябенко, порядка 40% средств потрачено на модернизацию флота. «Обновление идет через покупку бывших в употреблении судов, в частности в Китае, Южной Кореи, и модернизацию существующих. Это установка современных линий по переработке рыбы, энергосберегающих дизелей, поскольку топливная составляющая в структуре себестоимости продукции, выпускаемой на судах, на сегодня составляет от 30% до 40%, машинных отделений, трюмов. За счет этих работ продлевается эксплуатация флота, частично ликвидируется технологическая отсталость», — поясняет Сергей Рябенко.

В качестве примера можно привести историю с плавучим рыбозаводом «Всеволод Сибирцев», крупнейшим в России. Он был построен в 1989 году на верфи в Финляндии. Через 22 года прежний владелец продал судно греческой компании, которая через какое-то время выставила плавбазу на продажу. В итоге покупателем стал российский «Южморрыбфлот». После покупки судно прошло капитальный ремонт и модернизацию. «За полгода восстановить после длительного перерыва такое масштабное, технически сложное сооружение — действительно замечательный результат», — отметил гендиректор ЗАО «Южморрыбфлот» Александр Ефремов.

Между тем, заказывают у производителей новые суда единицы — лишь такие крупные компании, как «Преображенская база тралового флота» (ПБТФ), базирующаяся в Приморье, чей ежегодный вылов доходило до 180 тыс. т. И сказывается на этом не только высокая цена специализированных судов (строительство

крупнотоннажного траулера оценивается не менее чем в \$80 млн). «Можно часто слышать критику, что рыбаки не строят флот. Но вопрос — где? У нас в стране сегодня нет площадок для постройки океанических крупнотоннажных судов водоизмещением 4,5–5 тыс. т и более, аналогичного БАТМ (большой автономный морозильный траулер) типа „Пулковский меридиан“, который выпускался в советские времена. Тем более вся начинка — от траловых комплексов, технологического оборудования, рыбопоисковой и радиолокационной аппаратуры — импортной комплектации», — отмечает Сергей Рябенко.

Ситуация усугубилась в связи с обострением политических и экономических отношений с Украиной. На заказ рыбопромышленников специализировался «Черноморский судостроительный завод» в Николаеве. К примеру, за последние годы он построил два судна для ПБТФ. Конечно, судостроение для рыбной отрасли развито в других странах — Хорватии, Испании, Турции, Южной Кореи, Японии, но строить там флот многим промысловикам вряд ли под силу.

По мнению Сергея Рябенко, ситуацию могла бы изменить система государственного финансового линзинга. Росрыболовство разрабатывает меры господдержки по стимулированию строительства рыбопромышленного флота. «Речь идет о субсидии в виде квоты, которая будет предоставляться рыбопромышленникам в случае строительства новых судов на российских судостроительных верфях», — уточняют в ведомстве. Применительно к данно-



БЕРИНСКИЙ РАЙОН

му виду квот необходимо определить возможный максимально допустимый объем части общего допустимого улова. Предполагается, что субсидия будет выделяться при сдаче нового судна в эксплуатацию. Для реализации меры правительство также определит допустимую степень локализации производства с учетом возможностей отечественных судостроителей.

«Ранее приезжали представители Калининградской верфи. Благодаря оборонному заказу предприятие оживило, готово строить флот по совре-

менным проектам. Но та цена, которая прозвучала, не то чтобы не устроила рыбаков — вопрос обсуждению вовсе не подлежал. У нас во Владивостоке тоже есть предприятие, которое может строить, по крайней мере среднетоннажники. Это „Восточная верфь“. Но возникает вопрос цены. То есть рыбаков беспокоит стоимость не мотивирует к строительству нового флота. Тем не менее, ситуация все равно надо менять», — полагает Александр Передия.

Павел Осов



БЕРИНСКИЙ РАЙОН

«Угольный этап даст нам взрывной рост»

— интервью —

Губернатор Чукотки РОМАН КОПИН рассказал, **«б»** о том, что может заменить региону золото, какой будет беспрецедентная по площади территории опережающего развития и что нужно сделать для того, чтобы дал первую продукцию Беринговский кластер.

— Инвесторы заинтересовались каменноугольными месторождениями Беринговского кластера еще в начале десятилетия, а в конце прошлого года проект был заявлен в Минвостокразвития как территория опережающего развития. Процесс получения статуса идет?

— Наша ТОР завершает стадию оформления. Проект прошел согласования и ряд экспертиз, его рассмотрели различные инвестиционные фонды, изучили федеральные структуры — Министерства транспорта, экономики, энергетики. Общее мнение таково: проект «летает», то есть способен работать. Как известно, правительство приняло решение по созданию первых трех ТОР, сейчас готовятся постановления по еще шести. «Беринговский» — среди них. Думаю, соответствующий статус мы получим в конце июля — начале августа.



БЕРИНСКИЙ РАЙОН

— Уголь в регионе добывают без малого век, и действующие шахты нельзя назвать процветающими, в отличие от золоторудных предприятий. Зачем этот проект Чукотке?

— Действительно, по добыче золота Чукотка стабильно держится в лидерах отрасли по России. Результат прошлого года — 32 т драгметалла — на уровне самых успешных показателей советской эпохи. Планку мы сможем удерживать на протяжении трех-четырех лет. Это, конечно, неплохо. Но развивать экономику только за счет добычи одного золота неправильно. Другого подобного драйвера

на Чукотке сейчас нет, зато имеются ресурсы, чтобы его создать. Беринговский уголь может обеспечить взрывной рост. В мире очень мало таких богатых месторождений, которые вмещают в себе открытую добычу коксующегося угля и расположены практически на берегу — всего в 40 км от морского порта, а кроме того, близко к странам Азиатско-Тихоокеанского региона, где и находятся основные потребители этого продукта.

— Проект ориентирован именно на них?

— Япония, Корея, Китай — все это большие либо растущие экономики. Коксующийся уголь необходим для выплавки стали. Чукотка по отношению к ним идеально расположена географически. Логистически мы имеем преимущество — путь к основным рынкам потребления существенно короче по сравнению с конкурентами из Сибири, Австралии, стран Северной Америки. Это нужно использовать.

— А если уйти от категорий глобальной экономики — людям на месте реализация проекта что даст?

— Прежде всего — будет создано большое количество рабочих мест. На первом этапе освоения потребуется привлечь 400–450 человек. И всех их надо

где-то разместить, накормить, предоставить элементарные бытовые услуги. Второй плюс — транспортная составляющая. Сейчас Беринговский порт работает с ничтожной нагрузкой — около 50 тыс. т в год, грузооборот маленький — соответственно, тарифы высокие, все это сказывается на стоимости завозимых товаров, малый и средний бизнес из-за этого буксует. Если же в порт вдохнуть новую жизнь — эти проблемы решатся.

— Когда в «Беринговском» будет добыт первый уголь? На какие объемы выйдет месторождение?

— Первый уголь будет добыт уже в этом году. Совсем небольшая партия, порядка 70–80 тыс. тонн. Ее мы, скорее всего, используем исключительно для нужд округа. В следующем году планируем получить 300–400 тыс. тонн, ориентируясь уже на экспорт. Через два года показатель достигнет 1 млн т. Но нужно понимать, что потенциал Беринговского кластера гораздо выше. Осваивать его природные богатства следует в несколько этапов. Там несколько угольных площадей. Их нельзя разрабатывать по отдельности. Это большой проект, который требует большой инфраструктуры. Необходим большой порт, если речь идет о миллионах тонн — порт должен ра-

Путь к обогащению

— недра —

В рамках новой стратегии ускорения развития Дальнего Востока импульс должны получить не только новые виды производства, но и уже играющие заметную роль в экономике макрорегиона. В частности, не останутся без внимания предприятия угольной отрасли, взявшие курс на обогащение продукции. При этом государство намерено вкладывать средства не в основное производство, а в сопутствующую инфраструктуру.

Помимо собственно создания ТОР государство окажет финансовую поддержку ряду отдельных инвестиционных проектов. Их перечень утверждает Минвостокразвития в соответствии с методикой отбора, установленной в октябре 2014 года правительством РФ. Как сообщили в министерстве, один из проектов связан с развитием угледобычи и углеобогащения в Верхнебуреинском районе Хабаровского края. Речь идет о техническом перевооружении и модернизации ОАО «Ургалуголь» (входит в СУЭК). Компанией была принята программа развития подземных горных работ на ближайшие пять лет. Ее реализация позволит нарастить ежегодные производственные мощности до 8,1 млн т против 6,7 млн т на начало 2014 года.

Для дальнейшей разработки Ургальского каменноугольного месторождения уже запущены углепогрузочный участок «Северный» и обогатительная фабрика. За счет повышения качества продукции «Ургалуголь» планирует увеличить экспорт в АТР. В январе—мае 2015 года компания отправила потребителям по железной дороге около 2 млн т угля, что на 9% выше прошлогоднего периода, из них почти половину в экспортном направлении.

Проект по расширению производства на Ургальском угольном месторождении оценивается в 16 млрд руб. Из бюджета предполагается направить 1,1 млрд руб. — на создание объектов обеспечивающей инфраструктуры. Предусмотрено удлинение приемно-отправочных путей на станции Чегдомын на 5,5 км, а также строительство внешнего теплоснабжения.

Другой одобренный Минвостокразвития инвестпроект, относящийся к угледобыче, — строительство в Якутии горно-обогатительного комплекса Инаглинский. Инвестором выступает «Колмар», осваивающий ряд месторождений на юге республики.

В рамках первой очереди годовая производственная мощность шахты составит 4 млн т угля (ввод в эксплуатацию намечен на 2016 год). Кроме того, запланирована обогатительная фабрика, способная выпустить не менее 3 млн т концентрата. Со временем мощность Инаглинского ГОКа, говорит глава «Колмара» Сергей Цивилев, составит 12 млн т ежегодно.

Для отправки угля нужен участок железной дороги Чуйльбасс—Инаглинская протяженностью 10,6 км. Как уточнили в министерстве промышленности Якутии, стоимость строительства этого ответвления от магистральной линии Беркажит—



БЕРИНСКИЙ РАЙОН

Томмот—Нижний Бестях составит не менее 2,6 млрд руб. Затраты возьмет на себя государство.

Аналогичный подход предусматривается при организации ТОР «Беринговский» на Чукотке — на основе угольного кластера. Инициатором проекта является австралийская Tigers Realm Coal. Ее партнерами выступают Российский фонд прямых инвестиций и Baring Vostok Private Equity Fund V. «Проект направлен на открытую добычу угля на месторождениях Амаамской и Верхне-Алькатваамской площадей Беринговского бассейна, переработку сырья и поставку готового концентрата преимущественно в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Проект абсолютно понятный, точный, готовый к запуску в короткие сроки, что и являлось одним из ключевых условий для его поддержки», — отмечает чукотский губернатор Роман Копин.

Как пояснили в администрации Чукотки, для вывоза угля понадобятся две технологические железнодорожные линии. Сначала предполагается построить дорогу протяженностью около 29 км от грузовой станции на месторождении Амаам до нового порта Аринай. Ее пропускная способность составит 12 млн т в год — именно столько товарного угля планируется со временем производить. Другая, 40-километровая линия пройдет от месторождения Алькатваам до действующего сезонного порта Беринговский (запланирована его реконструкция). Она также захватит мощности месторождения Бухта Угольная. Ориентировочный срок выхода всего кластера на проектную мощность — 2021 год. Потребителями угля станут предприятия Чукотки и Камчатского края, а также страны АТР.

По словам вице-премьера России Юрия Трутнева, государство поможет якорному инвестору снизить издержки на создание дорожной инфраструктуры. «Это хороший проект, и вот так его можно поддержать. Но в любом случае мы должны вместе с инвестором понять, что проект будет успешным. В противном случае тратить на это бюджетные деньги как минимум странно», — отметил господин Трутнев.

Игорь Михайлов

гантские корпорации вроде «Роснефти», «Газпрома» или «Шелл», но в мире существует масса небольших нефтяных компаний, которые разрабатывают 3–5 скважин и прекращают работать. Так что логика «Беринговского» ТОРа такова: использовать угольный проект как стартовый, в ходе его реализации построить современную инфраструктуру, а на этой основе заниматься там дальнейшей добычей углеводородов.

— Уместно ли в связи с этим говорить о том, что промышленный центр Чукотки смещается с запада на восток?

— Есть еще и Север. Северный морской путь, проходящий вдоль арктического побережья Чукотки, постепенно возрождается. Мы видим, что с каждым годом количество судов на магистральных СМП растет, и я думаю, будет продолжать расти. Далеко не исчерпаны и богатства западной Чукотки. Есть несколько точек роста. С моей точки зрения, Чукотка может стать полиметаллическим регионом. Баимская рудная зона — одно из крупнейших в мире месторождений золота, меди и редкоземельных металлов. Один только этот проект определит развитие Чукотки еще на несколько десятилетий.

Беседовал Роман Баданов