



20 Чего не хватает для успешного развития портовой инфраструктуры в Ленинградской области

21 Зачем Ленинградскую область поделили «красную», «желтую» и «зеленую» зоны и как это поможет развитию жилищного строительства

Налоговые льготы, режим государственно-частного партнерства, поддержка инвестиционных проектов и их сопровождение в режиме «одного окна» — все это отечественные бизнесмены могут найти на территории промышленных парков. Сегодня они создаются по всей России и активно поддерживаются властями. Примером региона, успешно развивающего это направление, может служить Ленинградская область, где работает около полутора десятков промышленных парков.

Парковая зона

— инвестиции —

По данным российской Ассоциации промышленных парков, в 2016 году действующие в стране промышленные парки привлекли и разместили на своих территориях около 200 новых производственных предприятий с общим объемом инвестиций свыше 78 млрд руб. При этом из федерального бюджета в 2016 году получили поддержку 40 промышленных парков на 6898 млн руб. (в том числе из Фонда развития моногородов — 3704 млн руб.). В среднем на 1 руб. вложений в инфраструктуру приходится 7 руб. прямых инвестиций в производство. Субсидирование осуществлялось по программе поддержки промышленных парков Минпромторга России и программе поддержки малого и среднего предпринимательства Минэкономики России.

Примером региона, удачно сочетающего эффективные меры поддержки инвестиционных проектов, может служить Ленинградская область, законодательство которой направлено на формирование благоприятной для привлечения инвестиций среды и поддержку реализации инвестиционных проектов. В регионе функционирует тринадцать промышленных парков, где размещаются производственные, административные и складские помещения. Там полностью обеспечена инженерная и транспортная инфраструктура, а размещение производства упрощено в административно-правовом

плане. Преимущества работы в промышленных парках области — это экономия времени на запуск проекта, налоговые льготы, упрощенный порядок регистрации, гарантированная чистота сделок и административная помощь.

Одним из первых официальный статус промышленного парка Ленинградской области получил проект Greenstate в 2015 году. Правительство до сих пор оказывает всю необходимую поддержку при его реализации — проводятся координационные совещания по решению комплексных вопросов градостроительного и инженерно-технического характера. В начале марта АО «ЮИТ Санкт-Петербург» и правительство Ленинградской области подписали соглашение о сотрудничестве, которое фиксирует сложившийся характер взаимодействия.

«Реализация проекта проходила непросто», — рассказал Максим Соболев, директор по коммерческой недвижимости АО «ЮИТ Санкт-Петербург». — Сам по себе проект освоения территории более 100 га предполагает необходимость решения большого количества задач. Ведь на территории, где раньше был лес, с нуля создана вся необходимая инфраструктура. По всем направлениям развития (имущественные вопросы, инженерное и градостроительное обеспечение) приходилось решать нетривиальные задачи. И теперь там работают самые современные в своих отраслях предприятия. В компании на территории парка трудятся более 1,5 тыс. человек. Обслуживанием предприятий занимаются их собственные службы, ЮИТ обслуживает



В промышленных парках Ленинградской области размещаются производства крупнейших как отечественных, так и международных компаний

только объекты общей инфраструктуры парка. Правильно созданная инфраструктура упрощает процесс эксплуатации. «Например, для компании „Сименс Технологии газовых турбин“ мы реконструировали один из мостов на территории промышленного парка, для того чтобы обеспечить беспрепятственный вывоз газовых турбин массой 300 тонн», — говорит господин Соболев. — Первые предприятия в промышленном парке начали работу в 2009 году, и, конечно, на начальном этапе не обошлось без острых ситуаций. Как оказалось, пищевые предприятия требуют большего внимания службы эксплуатации. Все регламенты взаимодействия были оговорены, и эксплуатация стала вопросом техническим».

Эксперты говорят: промышленные парки нужны экономике — это современная форма организации

производственных сил. Но сложность реализации, большой объем инвестиций и низкая рентабельность сдерживают оптимизм инвесторов. По мнению экспертов, пик интереса к паркам прошел в 2013–2015 годах. Новые проекты будут появляться, но взрывного роста ждать не следует.

«Со временем большая часть парков будет государственной (сейчас таких парков половина), — полагает Максим Соболев. — Промышленные парки представляют собой специально организованные территории для размещения промышленных объектов. Их главное преимущество по сравнению с „капустными полями“ — в подведенных коммуникациях и готовой внутренней инфраструктуре, где есть дороги и подъезды и все необходимые объекты инфраструктуры для оперативной деятельности промышленных предприятий».

Сейчас наблюдается рост интереса к промышленным паркам после затишья, когда западные компании сократили инвестиции в Россию из-за кризиса и обстановки взаимных

санкций. Возобновляются отложенные проекты, инициируются новые, констатирует Максим Праздников, сопредседатель правления, директор по развитию Ассоциации промышленных парков. «Это происходит и в Ленинградской области. Там созданы действительно качественные инфраструктура сопровождения инвесторов и институты развития, такие как Агентство экономического развития Ленинградской области. Они работают в режиме „одного окна“, оказывая поддержку не только государственным паркам, но и частным», — рассказывает господин Праздников. Они работают в режиме „одного окна“, оказывая поддержку не только государственным паркам, но и частным», — рассказывает господин Праздников. Они работают в режиме „одного окна“, оказывая поддержку не только государственным паркам, но и частным», — рассказывает господин Праздников.

Ассоциация промышленных парков на протяжении пяти лет анализирует развитие промышленных парков, выпуская ежегодный обзор их деятельности. Мониторинг показывает, что количество парков с каждым годом увеличивается, однако новые проекты выглядят не так, как те, что задумывались пять лет назад. Если раньше в регионах создавались очень крупные промышленные парки — 200–500 га, то сейчас средний размер промышленного парка — примерно 150 га. Они становятся более компактными, потому что реализовать крупный проект дорого и сложно. Основными клиентами промышленного парка являются компании малого и среднего бизнеса, которым не нужны большие площади для строительства завода. Промышленные парки сегодня предлагают земельные участки, производственные площадки, обслуживание. Но многие иностранные компании в первую очередь заинтересованы в привлече-

нии российских партнеров либо создании совместных предприятий. Поэтому очень важную роль играют дополнительные сервисы, которые могут предложить потенциальным инвесторам промышленные парки и регионы.

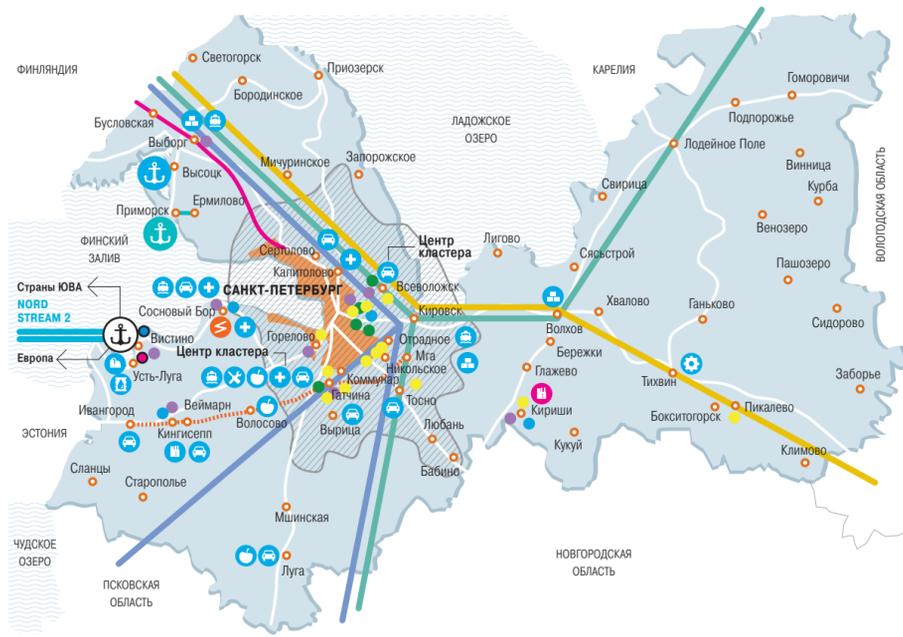
«Можно с уверенностью говорить о том, что на федеральном и региональном уровнях сформирован комплексный набор мер поддержки промышленных парков. Это и субсидирование процентной ставки, и компенсация региональных затрат на создание инфраструктуры и так далее. С одной стороны, полный набор мер поддержки существует. С другой стороны, отрасль промышленных парков ощущает недофинансированность. Обеспеченность финансами сейчас составляет 35%, то есть у нас на две трети промышленные парки недостаточно профинансированы», — отмечает господин Праздников. — В итоге создание инфраструктуры под промышленные парки зачастую отстает от потенциального спроса в одних регионах, а в других обратная ситуация: созданная инфраструктура не всегда заполнена резидентами».

Тем не менее российские производители, которые настроены на импортозамещение, предпочитают открывать предприятия именно в промышленных парках. Благодаря протекционистской политике государства компании могут получить финансирование под сравнительно небольшой процент и заняться расширением и модернизацией производства. Привлекательность промышленных парков Ленинградской области очевидна, ведь регион демонстрирует рост, имеет высокие рейтинги, исключительное географическое положение, развитый рынок труда и доступ к европейским и крупнейшим отечественным рынкам сбыта.

Юлия Савина

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

источник: правительство Ленинградской области.



ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА

- СОЗДАНИЕ КРУПНЕЙШЕЙ НА СЕВЕРО-ЗАПАДЕ РОССИИ ПОРТОВО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ В УСТЬ-ЛУГЕ
 - развитие перевалки контейнерных грузов
 - строительство регионального распределительно-накопительного грузового узла
 - строительство металлургического терминала
 - строительство терминала по перевалке минеральных удобрений (МХК «Еврохим»)
 - строительство города-спутника Усть-Луга
 - строительство Усть-Лужского промышленного парка
- КОМПЛЕКСНАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ МОРСКОГО ПОРТА ПРИМОРСК
 - строительство третьего нефтеналивного терминала
 - строительство железной дороги от станции Ермилово к припортовой ж/д станции
- КОМПЛЕКСНАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ ПОРТА ВЫСОЦК
 - строительство современного специализированного терминала по перегрузке угля
 - строительство терминала по производству и перегрузке сжиженного природного газа (ЗАО «Криогаз»)
 - строительство газопровода-отвода от магистрального газопровода Ленинград–Выборг–госграница
- СОЗДАНИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГАЗОТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ NORD STREAM 2
- КОМПЛЕКСНАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЧАСТКА МГА–ГАТЧИНА–ВЕЙМАРН–ИВАНГОРОД (ОАО РЖД)
- ОРГАНИЗАЦИЯ СКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ–ГРАНИЦА С ФИНИЛАНДИЕЙ (ОАО РЖД)
- РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВТОДОРОЖНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
 - Евразийский МТК «Север–Юг»
 - Евразийский МТК «Транссиб»
 - Панъевропейский МТК №9

КРУПНЕЙШИЕ ИНДУСТРИАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ

- СТРОИТЕЛЬСТВО БАЛТИЙСКОГО СПГ (ОАО «ГАЗПРОМ»)
- СТРОИТЕЛЬСТВО ЗАВОДА ПО ПРОИЗВОДСТВУ АММИАКА (МХК «ЕВРОХИМ»)
- СОЗДАНИЕ КОМПЛЕКСОВ ПРОИЗВОДСТВА ВЫСОКОКАТАНОВЫХ КОМПОНЕНТОВ БЕНЗИНА (ОАО «СУРГУТНЕФТЕГАЗ», ООО «КИНЕФ»)
- СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕНИНГРАДСКОЙ АТОМНОЙ СТАНЦИИ-2 (КОНЦЕРН «РОСАТОМ»)
- МОДЕРНИЗАЦИЯ ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ РЕАКТОРА «ПЕК» И РАБОТЫ ЕЕ НАУЧНОЙ СТАНЦИИ (ФГБУ «ПЕТЕРБУРГСКИЙ ИНСТИТУТ ЯДЕРНОЙ ФИЗИКИ ИМ. Б. П. КОНСТАНТИНОВА»)
- РАЗВИТИЕ И СОЗДАНИЕ ИНДУСТРИАЛЬНЫХ КЛАСТЕРОВ
 - АВТОМОБИЛСТРОЕНИЕ И ПРОИЗВОДСТВО АВТОКОМПОНЕНТОВ
 - ФАРМАЦЕВТИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ И РАДИАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
 - НЕФТЕХИМИЯ
 - СУДОСТРОЕНИЕ
 - ПРОИЗВОДСТВО СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ
 - ПИЩЕВАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
 - МАШИНОСТРОЕНИЕ
- КОМПЛЕКСНАЯ ЗАСТРОЙКА ТЕРРИТОРИЙ
 - строительство промышленных парков и производственных зон с готовой инженерной инфраструктурой
 - СОЗДАНИЕ ТЕРРИТОРИЙ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ В РАМКАХ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ
 - «Точки роста» — жилищного и социального строительства
 - места концентрации жилищного строительства
 - крупные спортивные сооружения
 - социальное строительство (школы, больницы, детские сады)

Инвестиции ЛОЭСК направлены на развитие и модернизацию электросетевого комплекса региона



Генеральный директор АО «ЛОЭСК» Дмитрий Симонов

Ежегодно Ленинградская областная электросетевая компания (ЛОЭСК) утверждает в правительстве Ленинградской области инвестиционную программу, связанную с вложениями в развитие как самой организации, так и региона в целом. Для этого ЛОЭСК планомерно увеличивает объем финансирования по ряду направлений. Так, в 2016 году на развитие электросетевой инфраструктуры Ленинградской области было направлено 3 миллиарда 55 миллионов рублей. В 2017 году инвестиционная программа ЛОЭСК будет еще масштабнее, объем финансирования составит 3,8 миллиарда рублей.

За свою многолетнюю историю АО «ЛОЭСК» вышла за границы прежних МУПов «Горэлектросеть» районных центров Ленинградской области и шагнула далеко вглубь районов, обслуживая большое количество различных населенных пунктов, коттеджных поселков и садоводческих товариществ на территории региона. Поэтому наиболее важные инвестиционные проекты связаны с развитием этих территорий.

В 2016 году компании удалось достичь отличных результатов, связанных с развитием электросетевого комплекса 47-го региона.

В рамках инвестпрограммы во Всеволожском районе в поселке Янино была введена в эксплуатацию новая подстанция «Слобода» 110/10 кВ. Этот энергообъект спроектирован и построен с использованием энергосберегающих технологий и самого современного оборудования. В настоящее время к данной подстанции подключаются строящиеся жилые многоквартирные комплексы и действующие объекты микрорайона Янино.

Кроме того, в 2016 году было завершено несколько масштабных инвестиционных проектов по обеспечению электроэнергией крупных застройщиков в Ленинградской области. Таким образом, ЛОЭСК обеспечила электроэнергией многоквартирные жилые дома и промышленные объекты во Всеволожском районе. Львиную долю прибыли компания направила на строительство необходимой электросетевой инфраструктуры для подключения к электросетям новых заявителей в рамках инвестиционной программы.

В 2016 году компания завершила сделку по приобретению электросетевого комплекса морского порта, расположенного в Усть-Луге. Правительство Ленинградской области, решая сложную проблему с портом в Усть-Луге, обратилось к ЛОЭСК, как к надежной, стабильной и прибыльной компании, с предложением приобретения электросетевого комплекса.

Одним из важнейших пунктов «Инвестпрограммы ЛОЭСК–2017» является строительство современной новой подстанции для завода по производству, хранению и отгрузке сжиженного природного газа (СПГ). Предприятие будет располагаться в г. Высоцке Выборгского района Ленинградской области. Подготовительные работы начались еще в конце 2016 года. Основной объем строительных работ строительства и капитальных вложений запланирован на 2017 год. Ввод в эксплуатацию первого этапа энергообъекта назначен уже на март 2018 года.

Также в IV квартале 2017 года в районе Мурино начнется строительство ПС «Бугры» 110 кВ. Еще один значимый для региона объект — подстанция-382 110 кВ в г. Кировске. Данный энергообъект обеспечивает электроэнергией Кировский завод ЖБИ. В 2017 году специалисты Центрального филиала ЛОЭСК и подрядные организации проведут строительные-монтажные работы по реконструкции данной подстанции.

В Пригородном филиале проведут реконструкцию подстанции-515 110 кВ ГПП-2. Данный энергообъект обеспечивает электричеством население и социально значимые объекты поселка имени Морозова (Всеволожский район).

Кроме того, в этом году ожидается реконструкция подстанции-727 35 кВ в г. Шлиссельбурге (Кировский район).

«В 2017 году мы продолжим придерживаться ранее избранного курса — инвестировать в строительство, модернизацию и реконструкцию электросетей, а также автоматизировать бизнес-процессы компании, результат которых наглядно показывает, как это позволяет грамотно управлять всеми объектами инвестиционной программы на каждом этапе, а также рационально использовать ресурсы компании», — отметил генеральный директор АО «ЛОЭСК» Дмитрий Симонов.

Ленинградская область

«Ленинградская область остается в лидерах по объему привлечения инвестиций»

За минувший год в экономику Ленинградской области инвестировано больше 262 млрд руб., что на 19% превысило показатель 2015 года. За счет чего растет инвестиционная привлекательность региона, как местные власти поддерживают бизнесменов и какие отрасли экономики предпочитают сегодня иностранные инвесторы? Об этом «Ъ» рассказал заместитель председателя правительства Ленинградской области **Дмитрий Ялов**.

— от первого лица —

— Ленинградская область вместе с Санкт-Петербургом является вторым по величине потребительским рынком в России и одним из крупнейших рынков Европы, именно поэтому она привлекательна для инвесторов. Какие преференции предоставляет бизнесу правительство области?

— В Ленинградской области действует стабильная и прозрачная система поддержки инвесторов. Инвестируя в развитие бизнеса в регионе от 300 млн руб., предприятие получает право на льготный налоговый период. Ставка снижается до 0% по налогу на прибыль и до 13% по налогу на имущество. В достаточной степени технологизирована и сама система предоставления льгот. Решение о введении льготного режима принимается в течение 35 дней. В области также существует четкая система взаимодействия с инвесторами в режиме «одного окна». Бизнесмену не нужно обивать пороги многочисленных кабинетов, а достаточно прийти во фронт-офис Агентства экономического развития Ленинградской области, где ему смогут оказать консультационную поддержку. Инвестиционные проекты мы сопровождаем фактически в «ручном режиме». Сегодня в портфеле области около 170 инвестиционных инициатив, которые будут воплощаться в жизнь в среднесрочной перспективе, до 2023 года. Заявленный объем инвестиций по каждому из проектов — от 50 млн до 40 млрд руб. Мы ожидаем, что они обеспечат область дополнительными рабочими местами и поступлениями в региональный бюджет.

— Расскажите об иностранных инвесторах Ленинградской области. С какими странами ведется активное сотрудничество?

— Активно инвестируют в развитие производств на территории Ленинградской области компании из Франции, Италии, Финляндии, Германии, Китая, Великобритании, Индии, Литвы, Турции, Эстонии, Бельгии, США, Норвегии, Нидерландов. В последние годы на первый план выходят сферы

строительства, логистики, химической промышленности и агрокомплекса. Ленинградская область остается в лидерах и по объему иностранных инвестиций. Зарубежные средства составляют около 30% от поступающих в экономику частных инвестиций. Тем не менее очевидно, что в последние годы ситуация с приходом иностранных инвесторов существенно изменилась. Крупные зарубежные компании в основной массе локализовались в России и теперь инвестируют в развитие мощностей, переоснащение, модернизацию. Также активными темпами наращивают инвестиции отечественные компании, стремящиеся выиграть за счет импортозамещения.

— Насколько комфортно, по вашему мнению, иностранным инвесторам работать в Ленинградской области?

— Россия в целом и Санкт-Петербургская агломерация в частности — крупнейший рынок сбыта. Безусловно, в локализации производства в непосредственной близости к этому рынку заинтересованы многие компании. Наш регион помимо наличия доступных территорий, разветвленной логистики и оптимальных бизнес-условий привлекает довольно гибким рынком труда. Стоимость рабочей силы в Ленинградской области достаточно высока (средняя зарплата приближается к 40 тыс. руб.). Однако современные высокоавтоматизированные и технологичные производства крайне заинтересованы в привлечении высококвалифицированной рабочей силы. Перед ними стоит задача найти не столько большее количество специалистов средней квалификации, сколько меньше — дорогих высококвалифицированных сотрудников.

Ленинградская область планирует наращивать свое преимущество в кадровой сфере. В систему профессионального образования внедряются стандарты WorldSkills, совместно с крупнейшими производственными компаниями используется система дуального образования.

— Система морских портов Ленинградской области — одна из круп-



ФОТО: АНДРЕЙ КОЗЛОВ/ТАСС

нейших в России. В универсальном порту Усть-Луга, который находится практически на границе с ЕС, по некоторым данным, планируется создать 20 перегрузочных комплексов. Расскажите о том, как развивается проект.

— Грузооборот порта Усть-Луга по итогам 2016 года составил 93 млн 362,5 тыс. тонн, что на 6% превышает аналогичный показатель 2015 года. Порт показывает опережающую динамику роста не только по Северо-Западу, но и в целом по стране. По объемам перевалки грузов Усть-Луга уже вышла на второе место после крупнейших морских портов страны — Новороссийска. Дальнейшее развитие портовых мощностей Усть-Луги напрямую связано с возведением индустриального парка рядом с портом. Это будет крупнейшая в области промышленная зона общей площадью 2,6 тыс. га. В парке планируется кластерное размещение групп взаимосвязанных предприятий, использующих как сырьевые грузопотоки порта Усть-Луга, так и продукты их глубокой многоступенчатой переработки. Резидентами парка выступят «Балтийский СП» — завод по производству сжиженного природного газа мощностью в 15 млн тонн в год, а также Балтийский карбамидный завод.

— В регионе активно развиваются проекты государственно-частного партнерства (ГЧП). Крупнейший — строительство областного центра медицинской реабилитации, объем инвестиций в который составит около 2 млрд руб. Какие еще проекты ГЧП имеют высокий потенциал реализации в Ленинградской области?

— Без государственно-частного партнерства сегодня невозможно предпринять себе развитие важных проектов в отраслях транспорта, инже-

нерной инфраструктуры, социальной сферы. Как правило, речь идет о сложных, финансово емких проектах с длительным периодом реализации и продолжительным сроком эксплуатации конечных объектов. Для дальнейшего развития ГЧП-проектов необходимо решить ряд вопросов. Во-первых, важно совершенствовать отраслевое законодательство в области тарифного регулирования, в том числе для инфраструктурных проектов. Во-вторых, поднимать уровень компетенции региональных команд. Для этого необходимо усилить подготовку исполнителей среднего звена по специфике ГЧП, активно делиться лучшими и худшими практиками внедрения концессионных проектов, разработать шаблоны для исполнителей. В-третьих, необходимо разделить с инвесторами часть рисков, перейти к выпуску инфраструктурных облигаций, разрешить региональным властям быть соинвесторами наряду с муниципалами. И, в-четвертых, на федеральном уровне стимулировать развитие ГЧП-проектов по всем направлениям. Важно совершенствовать нормативно-правовую базу, касающуюся ГЧП, а также разработать четкие методические указания по заключению государственно-частных контрактов для региональных и муниципальных властей.

Как вы верно заметили, правительство Ленинградской области серьезно продвинулось по пути реализации социальных концессий. В рамках прошедшего Сочинского инвестиционного форума губернатор региона Александр Дрозденко подписал ГЧП-соглашение о строительстве и последующей эксплуатации крупнейшего на северо-западе страны реабилитационного центра. Емкость будущего лечебного учреждения составит 300 койко-мест, 120 из которых будут доступны по системе ОМС. В год реабилитации в медцентре смогут проходить до 5 тыс. человек.

Сегодня мы приступаем к активной подготовке концессионного соглашения по строительству в области сети плавательных бассейнов. Благодаря участию частного партнера в ближайшие пять лет мы сможем построить в регионе пять современных спортивных учреждений. Разумеется, только за счет бюджета такой проект был бы трудноосуществим.

— Насколько активно реализуются проекты, связанные с импортозамещением?

— Мы видим особые перспективы экспортноориентированных проектов импортозамещения. Только если мы способны производить продукцию мирового уровня, мы можем производить ее и для внутреннего рынка.

В Ленинградской области есть план импортозамещения: он предусматривает производство 57 видов продукции. Так, в нашем регионе планируется заместить: инновационные вагоны-цистерны (задействован Тихвинский вагоностроительный завод), буровые платформы (Выборгский судостроительный завод), рыбопромысловые суда («Пелла»), газовые турбины («Сименс Технологии газовых турбин»), автокомпоненты (занято около десяти предприятий), судовую мебель и оборудование из композитных материалов (ГЕСЕР). Регион поддерживает таких инвесторов: предприятия получают региональную льготу по налогу на прибыль и имущество организаций и субсидии.

— Какие уже реализованные инвестиционные проекты являются наиболее крупными?

— Из числа наиболее значимых по объемам привлечения финансирования проектов за последние два года я бы отметил: строительство комплекса наливных грузов в Усть-Луге, расширение производства шин на Nokian Tyres, реконструкцию установки по производству дизельного топлива на заводе КИНЕФ, создание производства по выпуску газовых турбин концерна Siemens, строительство завода по выпуску специализированных цистерн «Тихвинхиммаш».

Ленинградская область остается в лидерах по объемам привлечения инвестиций. По итогам 2016 года в экономику региона было вложено свыше 262 млрд руб. Это на 19% выше показателя 2015 года.

— Есть ли прогноз на текущий год по привлечению инвесторов в регион?

— Мы довольно сдержанно относимся к прогнозам. Уточню, что регион планирует сохранять положительную динамику по объемам привлечения инвестиций, росту доходов населения, индексу промышленного производства.

Чтобы достичь этих целей, правительство Ленинградской области продолжит работать над повышением комфортности инвестирования. Одним из важнейших направлений этой деятельности становится снижение административных барьеров. В идеале мы хотим, чтобы, обратившись в «единое окно» по взаимодействию с бизнесом, инвестор смог получить полный объем государственных услуг. Этот процесс должен проходить быстро, качественно, без бюрократических проволочек. И желательно в электронной форме.

Над этим сегодня в регионе работает отраслевой проектный офис по улучшению инвестиционного климата. В его портфеле десяток приори-

тетных проектов: от модернизации портала для инвесторов до сокращения сроков технологического присоединения к электросетям и выдачи разрешений на строительство новых объектов на территории региона.

— Насколько перспективно дальнейшее развитие в области индустриальных парков?

— В Ленинградской области 13 индустриальных парков общей площадью более 5 тыс. га. Индустриальные парки способствуют скорейшему импортозамещению и являются залогом высокой инвестиционной привлекательности Ленинградской области.

В 2014 году в Ленинградской области был принят областной закон №52 о мерах государственной поддержки индустриальных парков, согласно которому управляющим компаниям индустриальных парков предоставляются налоговые льготы: ставка по налогу на прибыль снижена до 13,5%, по налогу на имущество — до 0%, а также дополнительно предоставляется льготная ставка аренды земельных участков.

В основном на территории региона расположены индустриальные парки типа greenfield. Основные направления деятельности базирующихся на территории индустриальных парков компаний — производство строительных материалов и изделий из пластмасс, деревообработка, машиностроение, обработка металлов, транспорт и логистика, автомобилестроение, химическая промышленность.

Наибольшим спросом у инвесторов сегодня пользуются инженерно-подготовленные участки площадью 0,5–3 га и типа greenfield, увеличивается спрос и на готовые производственные помещения. В целом индустриальные парки Ленинградской области показывают хорошую динамику заполнения. Несмотря на сложившуюся неблагоприятную ситуацию в экономике России, инвесторы продолжают реализовывать свои проекты, а действующие предприятия имеют планы развития и увеличения своих мощностей.

Создание и развитие индустриальных парков обеспечивает повышение инвестиционной привлекательности региона, привлечение новых инвесторов, создание рабочих мест и укрепление экономики в целом. Для Ленинградской области это стратегические задачи, и индустриальные парки выступают современным практическим инструментом по их выполнению. Поэтому администрация региона поддерживает такую модель промышленных зон и способствует ее развитию и распространению.

Кира Кочарян

По водному пути

— инфраструктура —

В Ленинградской области располагается одна из крупнейших в России систем морских портов. Статистика Ассоциации морских торговых портов свидетельствует о росте объемов перевалки грузов, но эксперты отмечают, что транзитный потенциал все равно используется ничтожно мало. Необходимо создавать интеллектуальную транспортную систему, которая соединит порты, железные и автомобильные дороги и наладит взаимодействие с таможенной.

Грузооборот морских портов России в 2016 году увеличился на 6,7% по сравнению с предыдущим годом и составил 721,9 млн тонн. В портах Балтийского бассейна объем перевалки грузов вырос до 236,6 млн тонн (+2,5%), из них объем сухих грузов вырос до 89,7 млн тонн (+2,2%), наливных грузов — до 146,9 млн тонн (+2,7%). Два порта Ленинградской области показали рост: увеличился объем перевалки грузов в портах Усть-Луга (до 93,4 млн тонн; +6,2%) и Приморск (до 64,4 млн тонн; +8,1%). А вот Высоцк сократил объем до 17,1 млн тонн (–2,2%), порт Выборг — до 1,4 млн тонн (–11,6%). Сбавили темп и другие порты Балтийского бассейна. Большой порт Санкт-Петербург — до 48,6 млн тонн (–5,6%; в основном за счет снижения объемов перевалки нефтепродуктов: –32,3%), Калининград — до 11,7 млн тонн (–7,8%).

Драйвером развития системы морских портов Ленинградской области считается развитие порта Усть-Луга. Компания «Усть-Луга» была создана в 1992 году для строительства на Балтике в Лужской губе Финского залива морского торгового порта мощностью 180 млн тонн грузов в год. В ходе реализации проекта в 2002 году был подписано четырехстороннее соглашение между компаниями «Усть-Луга», правительством Ленинградской области, МПС (нынешняя РЖД) и Минтрансом, которое стало прообразом государственно-частного партнерства (соотношение государственных и частных средств — 1:7).

«За 25 лет с нуля на болоте построен крупнейший на сегодня порт на Балтике, включая страны Прибалтики и Финляндии», — рассказала Виктория Федорова, генеральный директор ОАО «Компания «Усть-Луга». — Грузооборот порта достиг почти 100 млн тонн. В ближайшей перспективе



ФОТО: АНДРЕЙ КОЗЛОВ/ТАСС

Драйвером роста системы морских портов Ленинградской области считается развитие порта Усть-Луга, грузооборот которого уже сегодня достигает почти 100 млн тонн в год

порт Усть-Луга станет лидером в Российской Федерации и войдет в пятерку крупнейших портов Европы. Сегодня это единственный многофункциональный порт, способный обрабатывать любые виды грузов. В порту введено в эксплуатацию 12 терминалов и нефтебаза «Усть-Луга» — конечная точка БТС-2. В стадии проектирования и строительства находятся еще три транспортно-технологических комплекса. Завершено строительство основных объектов инженерной и транспортной инфраструктуры порта. Обеспечено непрерывное паромное сообщение Усть-Луга—Калининград.

По динамике развития Усть-Луга постоянно в лидерах. Конкурентные преимущества порта являются причиной переориентации грузовых потоков из зарубежных портов в Усть-Лугу, вследствие чего грузооборот порта растет. За 2016 год он составил 93,4 млн тонн. Объем перевалки насыпных грузов — 27,8 млн тонн, из них: угля и кокса — 22,3 млн тонн, минеральных удобрений — 3,0 млн тонн, серы, руды и проч. — 2,5 млн тонн. Объем перевалки наливных грузов составил

62,5 млн тонн, в том числе: нефти — 30,1 млн тонн, нефтепродуктов — 30,5 млн тонн, сжиженного газа — 1,9 млн тонн. Перевалка генеральных — 1,1 млн тонн, из них лесных грузов — 309 тыс. тонн. Перевалка паромных и ро-ро грузов — 1,4 млн тонн. Объем перевалки грузов по железной дороге составил 61,78 млн тонн. Контейнерооборот порта за 2016 год составил 83,9 тыс. ТЕУ.

Порт должен стать основой для развития припортовых территорий по кластерному типу. В рамках программы комплексного развития территории, вошедшей в «Перечень приоритетных проектов Северо-Запада», планируется создание мощного Усть-Лужского индустриального парка. Построен транспортный хаб, где сходятся автомобильный, железнодорожный, трубопроводный транспорт. Рядом — атомная станция. «Это уникальная площадка для создания крупного индустриального парка», — говорит Виктория Федорова. — Комплексное развитие территории предполагается на основе взаимосвязанных кластеров. Среди них можно отметить транспортный, который уже, по сути, существует, и селитебный: мы строим город для портовиков и рабочих. Индустриальный парк на основе крупных предприятий по глубокой переработке углеводородов — один из главных драйверов всего проекта. По такому

принципу развиваются все крупные мировые порты, и Усть-Луга идет по тому же пути».

Другие порты Ленинградской области имеют более узкое назначение. Порт Приморск является самым крупным специализированным портом по экспорту нефти и нефтепродуктов в Северо-Западном регионе России. По сути, это конечное звено Балтийской трубопроводной системы и нефтепродуктопровода «Север». Высоцк настроен на перевалку угля и нефтепродуктов (основной объем обеспечивает нефтепродуктовый терминал ОАО НК ЛУКОЙЛ, который осуществляет перевалку светлых и темных нефтепродуктов (производительность — 12 млн тонн в год). Завершены модернизация оборудования и реконструкция причалов угольного терминала порта, благодаря чему перегрузочная мощность увеличилась до 8–10 млн тонн в год, что позволяет принимать суда типа «Панамакс» водоизмещением 83 тыс. тонн. Порт Выборг — старейший порт России, находящийся в черте города, он относительно небольшой. Сейчас там идет реконструкция объектов федеральной собственности, планируется увеличить грузооборот порта до 3 млн тонн в год.

Инфраструктура морских портов включает в себя терминальную составляющую и прилегающую инфраструктуру. В части терминальной составляющей деятельность портов постоянно расширяется и модернизируется: они обрабатывают все больше и больше грузов. А вот с инфраструктурой, которая непосредственно подходит к морским портам, проблем очень много, несмотря на обилие стратегических документов по развитию системы портов в России. «Здесь идет речь об автомобильных и о железных дорогах — узких местах подъезда к морским портам», — отмечает Татьяна Кулакова, директор Центра экономики транспорта НИУ ВШЭ. — К сожалению, прогнозируемый стратегическими документами грузооборот морских портов существенно превышает пропускные способности железной дороги. И этот вопрос остается открытым». По словам эксперта, и рост объемов перевалки грузов недостаточен: контейнеры на коридоре Европа и Китая перевозятся гораздо активнее. «Мы не встроены в эту систему, на нас приходится очень маленький объем — меньше 0,1%, то есть транзитный потенциал никак не реализуется», — констатирует Татьяна Кулакова. — Надо налаживать взаимодействие между железной дорогой и портами.

Нужна автоматизированная система, позволяющая отслеживать грузы в реальном времени и осуществлять перевалку грузов с одного вида транспорта на другой. Необходимо и быстрое согласование, чтобы вагоны не стояли долго в порту и не ждали, когда их обработают. Должна быть интеллектуальная транспортная система». О создании такой системы говорят и на уровне руководства портов, и на уровне руководства субъектов, но структура координации пока не реализована. В крупных портах мира время обработки грузов значительно меньше, чем у нас. Связано это не только с инфраструктурой, но и с работой таможенных служб: у нас пока только обещают режим «единого окна» в портах.

«На уровне отдельного плотного проекта — порта и железной дороги или «умной» автомобильной дороги — это можно реализовать», — считает госпожа Кулакова. — Потому что на федеральном уровне реализовать такую систему стоит огромных средств. Хотя если вы посмотрите на планы Минтранса, то обнаружите, что они пытаются создать транспортную модель, и министр транспорта Максим Соколов заявлял о том, что разрабатывается система, в которой отслеживались бы грузы. На уровне порта и железной дороги, к нему прилегающей, должна быть система управления как в зарубежных портах. Там очень активная система управления, нам не хватает как раз интеллектуальной составляющей».

Сегодня приоритет транспортных компаний — оптимизация издержек и сокращение транзитного времени, которое стоит денег. Поэтому паромные перевозки из незамерзающих портов Прибалтики имеют и будут иметь преимущество перед портами Ленинградской области и Санкт-Петербурга, полагает международный паромный оператор Stena Line.

«Для грузовых паромных перевозок российские порты Балтики пока имеют как законодательные, так и технологические ограничения. Самый существенный вопрос — оперативность обработки паромных грузов. Здесь пока не обеспечиваются выпуск машин с паромом и их загрузка на борт в течение двух суток, как это делается в наших балтийских портах Вентспилс и Лиенап, — объясняет Оскар Осис, руководитель представительства Stena Line по России, СНГ и Прибалтике.

Ленинградская область

Возьмут на баланс

В 2016 году в Ленинградской области было введено в эксплуатацию 2,2 млн кв. м жилья, что на 6,5% меньше, чем в 2015 году. При этом план ввода жилья, утвержденный Министерством регионального развития РФ, выполнен на 117,6%. Об этом в середине февраля рассказал на съезде строителей Ленинградской области губернатор Александр Дрозденко. В настоящее время в регионе стройка ведется на 652 строительных площадках, 182 компании работают по ФЗ-214 «Об участии в долевом строительстве» и 29 компаний — по схеме жилищно-строительных кооперативов.

— рынок —

На съезде строителей губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко заявил, что областное правительство стимулирует развитие не только жилищного строительства, но и промышленного. И это касается не только территорий, прилегающих к Кольцевой автомобильной дороге, а всей Ленинградской области. Для того чтобы строительство было сбалансированным и все компании могли вести застройку разного вида, подготовлена новая редакция типового соглашения о сотрудничестве в рамках региональной программы «Светофор». Программа действует с начала прошлого года и уже претерпела с тех пор существенные изменения. Область разделена на три зоны: «красную», «желтую» и «зеленую». «Красная» зона граничит с Петербургом и включает в себя около 30 населенных пунктов Ленобласти во Всеволожском, Ломоносовском, Тосненском, Гатчинском районах. Там действуют самые жесткие условия по выкупу властями субъекта социальной и дорожной инфраструктуры. «Желтая» и «зеленая» зоны удалены от города, и там у девелоперов значительно больше свободы и предпочтений.

Для трех зон предусмотрены различные условия приобретения объектов социальной сферы, спортивных объектов, объектов здравоохранения в зависимости от местонахождения на территории жилых застроек. «В «красной» зоне строительства предусматривается приобретение объектов в рамках программы социального обмена с рассрочкой платежа на семь лет, 10% мы выплачиваем одновременно и по 15% в течение шести лет, — напомнил губернатор на съезде строителей. — В «желтой» зоне строительства — приобретение объектов с рассрочкой на четыре года, 50% сразу при подписании документов о вводе объекта в эксплуатацию, договор о приобретении и дальше по 15–18% в год. При этом в «зеленой» зоне мы будем приобретать объекты сразу со стопроцентной оплатой». Глава областного правительства уточнил, что налоговые поступления от застройщиков должны быть сопоставимы с затратами области на приобретение объектов в областную и муниципальную собственность.

Выкуп объектов, которые уже построены, но по каким-то причинам не включены в соглашение, будет происходить по принципу целесообразности. «Мы будем выкупать прежде всего те объекты, которые можем загрузить. То есть если мы будем выкупать детский сад, то мы должны выкупать его с гарантией, что с момента подписания договора о выкупе мы сможем передать этот детский сад на эксплуатацию муниципалитету и через два-три месяца после получения необходимых документов для лицензирования в этот детский сад, или в школу, или в поликлинику придут люди», — уточнил механизм Александр Дрозденко. Если объект построен, но зона застройки не позволяет его загрузить, то он будет выкупаться во вторую очередь. При этом правительство области не снимает с себя обязательство выполнять соглашение по комплексному развитию территорий, которое предусматривает не только строительство жилых комплексов, но и социальных объектов или объектов, которые входят в понятие «комфортная среда обитания».

Строительный комплекс Ленобласти — один из наиболее развитых кластеров северо-запада России. По словам исполнительного директора НП «Российская гильдия управляющих и девелоперов» (РГУД) Елены Бодровой, вводу жилья в регионе предшествует активная работа. «Есть цикл девелопмента. Цикл ввода в среднем составляет пять лет. Сейчас ввели строительство, которое было запущено пять лет назад, — объясняет эксперт. — Как раз в Петербурге была заморожена ситуация со строительством, потом произошло ужесточение законодатель-



Антоний Макаров

ства в части правил землепользования и застройки. Поэтому инвесторам — застройщикам жилья, которые принимали решение о том, где им логичнее строить, было понятнее работать с Ленинградской областью». По ее словам, на темп строительства, с одной стороны влияет покупательская способность, а с другой — ужесточение правил по строительству инженерной инфраструктуры. Государство не успевает за развитием новых территорий по прокладке дорог, строительству транспортно-пересадочных узлов, поэтому все эти заботы перекладываются на плечи девелоперов. Девелоперы, в свою очередь, перекладывают это на плечи покупателей. Поэтому в ближайшее время, по мнению экспертов, не стоит ожидать реализации крупных инфраструктурных проектов даже с небольшой долей участия государства.

«У нас по-прежнему все сопредельные районы — Курдво, Мурино, Янино — продолжают строительство очереди. Они будут тяжелыми в части обеспечения социальной, и здесь государство намерено участвовать», — рассказала Елена Бодрова. — Программа «Светофор» очень ужесточает правила по вводу на плотные участки жилой застройки. То есть будут предлагаться более удаленные объекты, потому что, к сожалению, пока нет какой-то понятной социальной и транспортной карты развития инфраструктуры. Есть воля федеральных властей, что необходимо двигаться в этом направлении, и есть ожидания, что какая-то концепция будет представлена».

По словам исполнительного директора РГУД, инвесторы сейчас на жилищный рынок Ленобласти смотрят очень осторожно. Есть иностранные компании, которые имеют доступ к зарубежным капиталам, они и будут продолжать рассматривать строительство объектов как перспективное. Есть и региональный интерес — интерес москвичей, которые расширяют свои возможности. Активно пытаются внедриться на рынок Казахстан в лице компании VI Group, которая уже пришла в Петербург и рассматривает возможности работы в соседних районах.

Юлия Савина

По водному пути

— инфраструктура —

Это неудивительно, так как расстояние между Вентспилсом и Нюнесхамном (пригород Стокгольма) самое короткое и паром преодолевает его за 9 часов в сравнении с 40 часами из Санкт-Петербурга на Стокгольм. Поэтому грузы на Скандинавию идут сушей через Финляндию. Малый паромный грузопоток не позволяет обеспечить клиентам достаточную частоту рейсов из Санкт-Петербурга. На Травемюнде из Санкт-Петербурга отправляется три круговых рейса, время в пути составляет два с половиной дня, тогда как из Лиепая мы делаем пять круговых рейсов в неделю и время перехода составляет 27 часов. Зимой время в пути может непрогнозируемо возрасти из-за замерзания портов Ленинградской области».

По мнению международного паромного оператора, чтобы сообщение из Северо-Западного региона России развивалось, необходимы «безлюдные» технологии. Неразрешено везти на пароме в течение двух-трех дней не только грузовик, но и водителя. На таких длинных маршрутах используются не грузопассажирские, а грузовые паромы. Именно в этой сфере сейчас и происходит инновационное развитие. В 2015 году на форуме «ТрансРоссия» Stena Line представила технологию мафизации (использование мобильных мафи-трейлеров грузоподъемностью до 100 тонн) и трейлеризации (отправка прицепа без тягача). Мафизация все активнее используется в мультимодальных цепочках железной дорога + паром + автотранспорт до двери клиент-

та. Сопоставимая по цене с прямой автоперевозкой, она позволяет, например, металлургическим предприятиям поставлять европейским клиентам тяжелые поковки и расширять в Европе сеть обслуживания по поставке металлопродукта. Этот сервис не зависит от наличия автотранспорта по перевозке внутри России или на Европу, которое стало проблемой в санкционный период. Мафики — простое решение для комбинации частоты перевозок оборудования и разных крупногабаритов, а также тяжелых грузов: отделочных материалов, бумаги, пиломатериалов, сборных домов.

«Трейлеризация — это моментальное сокращение издержек на 20%, только потому что автопоезд длиннее прицепа. У многих наших латвийских клиентов количество перевозимых трейлеров уже в 2016 году превысило количество автопоездов, — говорит Оскар Осис. — Мы ожидаем сохранения этой тенденции и активно работаем с компаниями, способными принимать прицепы в портах доставки. Для российских клиентов это еще и возможность уменьшить количество дорогостоящих тягачей стандарта «Евро-5» и выше в автопарке: один тягач обслуживает три-пять прицепов — время кругового рейса сокращается, не столь высоки требования к квалификации водителя, которому надо доставить груз только до порта. Внедрение инноваций окупается: в 2015 году объемы перевозок у нас выросли на 22%, а в 2016 году — на 21%. Разумеется, «безлюдные» технологии требуют научной организации труда в портовых терминалах, обязанных обеспечить безопасность перевозки и депонирования грузов, логистику погрузки-выгрузки, в том числе в интермодальном режиме (вагон-паром и обратно, контейнер-паром, трейлер-паром). Перевозке паромных грузов без сопровождения принадлежит будущее, считают эксперты, поскольку замена грузопассажирского флота на грузовой обеспечит более выгодную цену для клиентов».

Уже почти пять лет идет реализация Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года, цель которой удовлетворение потребностей экономики, внешней торговли и населения в перевалке грузов и обеспечении безопасности мореплавания путем формирования инновационной инфраструктуры морских портов и их интеграция в транспортные узлы. При этом в документе сказано, что стимулирующую роль в их комплексном развитии должно взять на себя государство.

Современный морской порт — это крупный транспортный узел, который связывает разные виды транспорта: морской, речной, железнодорожный, автомобильный, трубопроводный. В морских портах реализуется национальная морская, таможенная и пограничная политика, осуществляется государственный портовый контроль, а поскольку Россия располагает самой протяженной в мире линией морского побережья, морские порты являются стратегическими объектами государства, что определяет необходимость постоянного совершенствования управления ими.

Юлия Савина

«Кризис помог значительно снизить стоимость жилья»

— мнение —

Ленинградская область бьет рекорды по темпам роста жилой недвижимости: за последние четыре года там удвоилось количество жилых квадратных метров. О том, как этого удалось добиться, зачем в Ленинградской области нужен Градсовет, почему сейчас важнее заботиться не о количестве вводимых квадратных метров, а об их качестве и как решать проблему долгостроев, «Ъ» рассказал заместитель председателя правительства Ленинградской области по строительству МИХАИЛ МОСКВИН.



Михаил Москвин

— В прошлом году Ленинградская область вошла в топ-5 регионов по динамике ввода жилой недвижимости. Причем если в Санкт-Петербурге уровень роста темпов жилищного строительства составил всего 4,2%, то в области — 82,6%. С чем это связано? — Это не случайный результат, а итог процессов, которые начались в области еще в 2012 году, когда губернатором стал Александр Дрозденко. В тот год ввод жилой недвижимости у нас составил чуть более 1 млн кв. м, а уже в 2016 году — 2,17 млн кв. м — и это был далеко не рекордный год. Новый губернатор объявил курс, который получил название «Новая градостроительная политика». Его краеугольным камнем стала программа «Социальные объекты в обмен на налоги», которая создала более привлекательные условия для бизнеса, чем в соседнем регионе. Застройщик становится налоговым резидентом области, платит налоги, строит детский сад, школу в своем проекте комплексного освоения территории, передает нам, а мы выкупаем объект за его налоги. Эта схема, во-первых, решает вопросы появления образовательных учреждений в новостройках, которые по идее должны строить государство, но идея такая — за налоги. Во-вторых, мы снижаем нагрузку на бизнес, который дважды не платит за социалку. Вот застройщики и потянулись к нам в регион, что, в свою очередь, дало рост темпов.

— Причина только в этом? — Прозвучит банально, но оживление стройки в регионе привело также политика открытости власти. Во-первых, мы установили четкие, понятные правила игры для всех участников рынка. Были утверждены региональные нормативы градостроительного проектирования — свод правил для нового строительства, где оговорены все нормы: начиная от этажности и плотности застройки и заканчивая количеством машиномест в пожарных депо и размером сельских клубов. Далее были созданы совещательные органы при правительстве Ленинградской области — координационный совет застройщиков и Градсовет. В первый входят все крупные строители области, он регулярно собирается, и мы с ними обсуждаем, что их волнует, выслушиваем предложения, делаем на их основе нормативные акты. Градсовет в гласном режиме рассматривает крупные проекты развития территории. Застройщики это приняли; для них самое главное — стабильные правила игры.

Отдельно хочу сказать про отношения с муниципальными властями: у нас действует федеральный закон, дающий местным администрациям довольно широкие полномочия. На некоторых землях — в Мурино, Бутрах, Новом Девяткино — это привело к градостроительной катастрофе. Местные власти «наутверждали» проекты планировок и градпланов с домами по 25 этажей и плотностью свыше 20 тыс. кв. м на 1 га без дорог и социальных объектов. Где смогли — мы отменили это безобразие, где не смогли — пытаемся улучшить ситуацию. К сожалению, вдоль Кольцевой дороги у нас все же оказались высотные памятники муниципальной вольницы. С 1 января 2017 года все полномочия по утверждению всей градостроительной документации перешли на региональный уровень.

— Какова глубина рынка жилой недвижимости в области? Насколько застой на общероссийском рынке влияет на темпы строительства в вашем регионе? — Застоя мы не заметили. Действительно, в 2016 году нами было сдано немногим меньше квадратных метров, чем в 2015-м, но мы не считаем это провалом. Рынок сейчас выправляется, ищет оптимальные объемы. Немного статистики: в области утверждено 26 млн кв. м жилья, сейчас строится около 9 млн кв. м, при текущих темпах мы обеспечены плановым вводом жилья года на три-четыре. У нас есть целевой норматив, обозначенный президентом, — вводить не менее 1 кв. м на жителя региона в год. По данным Росстата, в области живут чуть менее 1,8 млн человек. Мы уверены, что даже при самой плохой конъюнктуре мы план выполним. У нас «под паром» стоят проекты на 1 млн «квадратов». Более того, отменяю, что после планки в 2 млн кв. м в год мы перестали гнаться за количеством: на первый план выходит качество жилья. Тут кризис нам помог в части значительного понижения стоимости жилья. На рынке появилось большое количество квартир при ограниченном спросе. Застройщики стали бороться за покупателя не только снижением цен, но повышением комфорта окружающей среды.

— Сейчас ситуации с долгостроеями постепенно нормализуются. На днях было подписано соглашение по завершению строительства дома на улице Генерала Кныша в городе Гатчина — первый объект в области, который будет достроен с помощью нового компенсационного механизма, закрепленного региональным законом №107. Расскажите подробнее, как действует этот механизм.

— Да, закон, который вы упомянули, — еще одно ноу-хау Ленинградской области. Он принят для привлечения инвесторов на проблемные объекты. Механизм такой: потенциальный инвестор делает анализ объекта: изучает юридические риски, финансовые, обследует конструкции — если они есть, рассчитывает стоимость достройки, выводит цифру. Мы с муниципальными властями ищем участок земли, стоимость которого покрывала бы расходы на завершение проблемного объекта. Если он удовлетворяет инвестора, если инвестор нравится обманутым дольщикам, то стороны подписывают соглашение и стройка возобновляется. Но непременным условием начала продаж квартир в доме на компенсационном участке является ввод проблемного дома. Не ранее.

— Сколько объектов планирует завершить таким же образом? — В Ленинградской области десять проблемных объектов — тех, которые официально признаны таковыми, то есть где застройщик — банкрот или просрочка по сдаче квартир составляет более года. Еще десять — так называемые контрольные объекты, которые не подпадают под эти критерии, но мы знаем, что там есть проблемы. Кстати, отменяю, что всего строительство в области ведется более чем на 600 площадках, потому 20 объектов — это не так уж много. Каждый из них уникален, и у каждого свои пути достройки. Не в каждом случае можно выделить компенсационный участок, большая часть домов все же достраивается за счет свободных площадей в них или за счет увеличения этажности в этих объектах. По каждому из этих объектов у нас есть понимание, как достраивать, но инвесторы идут на достройку проблем крайне неохотно — мы должны создать максимально тепличные условия для них.

— Какова доля иностранных инвесторов на строительном рынке жилой недвижимости Ленинградской области и насколько рынок перспективен для них? — Очень и очень небольшая. Есть позитивные и негативные примеры. Первый — это скандинавская Novava (ранее известная как NCC). Они хорошо строят во Всеволожске и во Всеволожском районе, недавно мы вводили в эксплуатацию их детский сад на 240 мест, на подходе — еще один. Когда произошла девальвация рубля, скандинавский менеджмент согласился с уменьшением прибыли, не стал продавать проекты и уходить из России. Наоборот, они приняли решение оставлять выручку тут и пуścić ее на развитие проектов внутри страны. Вторая компания — «Тарейл» с эстонскими корнями. Тут, наоборот, деньги закончились и объект стал проблемным. Стройка остановлена уже около года, но сейчас эстонские инвесторы перезапущают ее, вливая новые средства. Иностранный бизнес очень настроенно относится к рынку жилищного строительства, ищет неожиданные ходы. Например, сейчас запускается проект бальнеологического курорта с малозаточкой под Гатчиной на шведские инвестиции. Мы открыты для всех, правила одинаковые.

Беседовала Юлия Савина

Индустриальный парк Greenstate

Готовые решения для размещения промышленных и логистических проектов

Наши преимущества:

- Великолепная логистика
- Готовая инфраструктура
- Подключения к инженерным сетям в требуемых объемах
- Сопровождение проектов

Транспортная доступность:

- КАД — 1 км
- Таллинское шоссе — 1 км
- Киевское шоссе — 9 км
- Московское шоссе — 20 км
- Порт Санкт-Петербурга — 16 км
- Аэропорт «Пулково» — 15 км

Мы хотим найти наилучшие решения для Вашего проекта! Свяжитесь с нами и мы ответим на Ваши вопросы

<p>Владислав Таланин Моб.: +7 931 974-82-87 Vladislav.Talainin@yit.ru</p>	<p>Людмила Красова Моб.: +7 921 889-16-73 Ludmila.Krasova@yit.ru</p>
--	---

yit-greenstate.com

Review

Транспортная инфраструктура

«На Северо-Западе логистических ограничений мы не видим»

Специализированный угольный терминал «Ростерминалуголь» (РТУ), расположенный в порту Усть-Луга, обеспечивает экспорт российского и казахского угля в несколько десятков стран. Объемы перевалки ежегодно растут, и в 2016 году достигли 18,1 млн тонн в год. Заместитель генерального директора по перспективному развитию и работе с федеральными органами Управляющей портовой компании (УПК; структура организует деятельность терминалов в Ленинградской области и порту Восточный) **Ирина Ольховская**, рассказала «Ъ», как взаимодействие стивидоров, вагоностроителей, РЖД и грузовладельцев способствует развитию комплекса.

— смежники —

— УПК прогнозировала нынешние объемы перевозок угля в Усть-Лугу или это следствие конъюнктуры? Каковы ваши прогнозы загрузки терминала в 2017 году? — Проект развивался очень быстро. Строительство угольного терминала в порту Усть-Луга началось в 2006 году. В 2015 году на его причалах было обработано уже 17,5 млн тонн угля. В 2016-м — рекордный показатель в 18,1 млн тонн. В этом году планируем выйти на объемы перевалки в 19 млн тонн.

К вводу терминала в эксплуатацию готовились комплексно. Нужно было обеспечить работу специального оборудования для строительства объектов по перевалке угля, организовать логистическую цепочку его доставки. Для этого требовалась ритмичная работа станции Лужская Октябрьской железной дороги (ОЖД). Логистический центр ОЖД и сейчас поддерживает ритмичный график подвода груженых составов, чтобы максимально повысить объем ежесуточной выгрузки.

Приоритетом Управляющей портовой компании является обеспечение бесперебойного экспорта продукции российских угольных компаний. Для этого развивались специализированные терминалы «Ростерминалуголь» в Усть-Луге и «Восточный порт» на Дальнем Востоке. Оба проекта были необходимы российским компаниям для завоевания позиций на рынках сбыта экспортной продукции. Таких как Германия, Финляндия, Австрия, Греция, Испания, Латинская Америка и рынок Азиатско-Тихоокеанского региона. Потенциал роста РТУ еще довольно значителен.

Планы по расширению грузооборота обеспечены непрерывной модернизацией терминала. Мы планируем расширять взаимодействие с крупнейшим оператором вагонов нового поколения «Восток1520» (входит в состав УК «Первая тяжеловесная компания» — «Б»), рассчитываем на максимальное использование подвижного состава повышенной грузоподъемности. Обычный вагон поднимает 70 тонн, инновационный — 75–77 тонн. Разница примерно в 7–10%, и она важна и существенно повышает эффективность работы терминала. За 2016 год РТУ обработал около 80 тыс. тяжеловесных вагонов производства ТВСЗ. Соответственно, только за счет перевозок в новом подвижном составе прирост объемов перевозок и перевалки РТУ составил 400 тыс. тонн. Грузоотправители — клиенты РТУ используют вагоны и других производителей. Мы рассчитываем, что средняя статистическая нагрузка полувагона, принимаемых РТУ, достигнет 73–75 тонн. Выгода очевидна. При меньшем количестве вагонов терминал обрабатывает больше угля.

Этот аспект важен, поскольку мы видим системное переключение грузопотоков из портов сопредельных государств на терминалы РФ. Эта тенденция сохранится и в 2017 го-



Ирина Ольховская, заместитель генерального директора по перспективному развитию и работе с федеральными органами Управляющей портовой компании

ду. Грузовладельцам удобнее строить логистические цепи без транзитных территорий. Мы также системно взаимодействуем с Центральной дирекцией управления движением РЖД с целью обеспечения максимальной эффективности логистического процесса для всех участников. Комплексное взаимодействие специализированного терминала, оператора инновационных вагонов, грузоотправителей и, конечно, РЖД способствует росту объемов перевалки РТУ и росту экспортного потенциала угольной отрасли РФ.

— Как развивалось сотрудничество с Тихвинским вагоностроительным заводом, Объединенной вагонной компанией и РЖД в ходе развития терминала в Усть-Луге?

— Мы начали с сотрудничества с Тихвинским заводом и ОВК (ТВСЗ, принадлежит ОВК — «Б») около четырех лет назад. Существенным стимулом стало географическое положение этого предприятия: оно, как и РТУ, находится в Ленинградской области. ТВСЗ выпускает современный подвижной состав, в том числе полувагоны с повышенной нагрузкой на ось. Одна единица такой техники позволяет одновременно перевезти больше угля. Прежде чем приступить к работе непосредственно с грузоотправителями, мы протестировали новые вагоны. Прошли тестовые отправки порожних составов на РТУ, чтобы специалисты терминала проверили совместимость новых вагонов и оборудования РТУ, прежде всего вагоноопрокидывателей. После тестовой работы, которая показала безусловную эффективность использования вагонов нового поколения, мы продолжили взаимодействие с операторской компанией «Восток1520», эксплуатирующей вагоны ТВСЗ. Сейчас уже ни у кого нет сомнений в эффективности использования полувагонов с повышенной нагрузкой на специализированных угольных терминалах. — Остались ли логистические ограничения для дальнейшего развития терминала?

— На Северо-Западе РФ мы уже не видим серьезных логистических ограничений. Это связано со своевременными решениями РЖД по развитию станции Лужская и железнодорожной инфраструктуры на подходах к Усть-Луге. Максимально автоматизированные технологические процессы работы станции и поддержка РЖД обеспечивают эффективную логистику перевозок.

Если говорить о перспективах портовой отрасли, то логичным является развитие специализированных портовых мощностей на юге РФ. Новый южный терминал должен быть глубоководным для того, чтобы принимать суда с большим водоизмещением. При этом необходимо отметить, что наиболее грузонапряженным направлением у нас является дальневосточное направление, где продолжают увеличиваться объемы перевозки российского угля для потребителей АТР. Именно на Дальнем Востоке мы реализуем масштабный инвестиционный проект по строительству третьей очереди «Восточного порта». Старт проекта запланирован на осень 2017 г. Его реализация синхронизирована с развитием и модернизацией БАМ и Транссиба. Запуск нового углепогрузочного комплекса позволит увеличить экспорт угля на 20 млн тонн.

— К объектам для перевалки угля предъявляются высокие экологические требования. Какие решения применяются в Усть-Луге?

— В 2016 году мы подписали соглашение с Ленинградской областью по взаимодействию в реализации экологических программ. Для соответствия требованиям ХЕЛКОМ (Конвенция по защите морской среды Балтийского моря) на терминале проведена реконструкция комплекса очистных сооружений. Применяется технология дисперсионно-реагентной нанофлотации. Она доводит хвойственно-битовые и ливневые стоки до оптимальных показателей предельно допустимых норм для сточных вод, полностью очищает водостоки от угольной пыли и веществ органического происхождения. Плюс в системе значительно снижено применение химических реагентов. Результат — высокотехнологичная очистка сточных вод и существенное снижение сбросов загрязняющих веществ в Финский залив. В целом же в реализацию программы повышения экологической безопасности с 2014 года предприятие инвестировало более 200 миллионов рублей. Активная природоохранная деятельность «Ростерминалугля» подтверждена сертификатом ISO 14001:2015.

— Как изменилась работа компании после того, как добываемый уголь стали перевозить в вагонах нового поколения?

— Повысилась эффективность работы, выросли объемы перевалки без существенно увеличения вагонооборота, перевозочный процесс стал более ритмичным. РТУ и Восточный порт не имеют ограничений для расширения работы с инновационными полувагонами. При использовании на специализиро-



В 2016 году терминалы ООО «Управляющая портовая компания» в Усть-Луге и порту Восточном увеличили оборот дополнительно на 1,6 млн тонн благодаря повышенной грузоподъемности вагонов Тихвинского вагоностроительного завода.

Рост перевалки грузов в терминалах ООО «Управляющая портовая компания»



ванных угольных терминалах полувагоны повышенной грузоподъемности производства ТВСЗ показывают наибольшую эффективность благодаря высокопроизводительному оборудованию данных терминалов. В рейсовых портах эффективность выгрузки угля из любого вагона, конечно, снижается. Но специализированные угольные порты обеспечивают выгрузку инновационных вагонов без увеличения времени. Это, в свою очередь, увеличивает провозную способность сети РЖД и показатель обрабатываемости полувагонов.

— Какие технические характеристики должны иметь вагоны, разработка которых только идет?

— Ждем опытной эксплуатации и запуска в производство нового полувагона ОВК с нагрузкой на ось 27 тонн, что позволит повысить грузоподъемность вагона до 83–84 тонн, увеличить провозную способность РЖД и повысить эффективность работы наших терминалов. Надеемся, что все процедуры испытаний, сертификации и согласования опытных образцов пройдут быстро. Мы также взаимодействуем с коллегами из ОВК по вопросам дальнейшего технического совершенствования подвижного состава, прежде всего увеличения объема кузова полувагона. Дело в том, что плотность угля бывает разной, что влияет на коэффициент загрузки полувагона до полной грузоподъемности. В связи с этим мало сделать просто вагон повышенной грузоподъемности, важна и вместимость кузова. Есть «легкий» и «тяжелый» уголь, есть разные его фракции. Из-за этого иногда грузоподъемность вагона при недостаточной вместимости кузова может быть не полностью использована грузоотправителем. Поэтому важен баланс технических характеристик полувагона.

Для нас также немаловажным фактором является принцип организации перевозок. Например, РЖД согласовали реализацию «бездомостройной» технологии перевозок угля в составах из вагонов ТВСЗ за счет их эксплуатационной надежности (она предусматривает сокращение количества досмотров технического состояния вагонов — «Б»). Это сокращает время перевозки, оборот вагона. И для грузовладельца, и для нас высвобождение дополнительного парка за счет такого решения — существенный плюс.

— Как это отражается на производственных результатах УПК?

— Мы работаем с вагонами Тихвинского завода на специализированных терминалах РТУ, и в порту Восточный. Грузооборот первого в 2016 году составил 18,1 млн тонн, грузооборот

терминалов в Восточном — 23,5 млн тонн. Мы обработали на двух ключевых экспортных направлениях более 217 тыс. вагонов. В итоге увеличение грузооборота двух терминалов (общим объемом свыше 41,6 млн тонн) только за счет повышенной грузоподъемности вагонов превысило 1 млн тонн в год.

— Вы рассказали о проверке эффективности подвижного состава на практике. Выходит, что наличие по соседству, в Ленинградской области, производителя инновационных вагонов способствовало развитию вашего проекта?

— Проект взаимодействия с ТВСЗ имел особый характер. Наверное, впервые в практике работы специализированных терминалов удачное географическое положение позволило направить вагоны прямо из цеха на подъездные пути стивидора. Отправку курировала операторская компания «Восток1520». Испытания сбалансированной работы оборудования с новыми вагонами потребовали комплексного подхода. Специализированный терминал не может прерывать текущую работу, поэтому важно было, чтобы испытания порожнего подвижного состава никак не сказались на разгрузке угля. Обеспечить ритмичность процесса помогли железнодорожники станции Лужская, обеспечившие своевременный подвод вагонов под сортировку. В итоге не нарушился ни технологический, ни перевозочный процесс.

Можно с уверенностью сказать, что именно Тихвинский завод был пионером. Инновационные вагоны других производителей не прошли таких испытаний. А без них, без понимания того, что массогабаритные характеристики подвижного состава отвечают интересам «Ростерминалугля» и его грузоотправителей, перевозки начаться не могли. Остальные производители ориентировались на опыт предприятия Ленинградской области. Получается, что ТВСЗ сделал эту работу за всех.

Такую же работу предприятие проработало и на путях грузоотправителей. Там тоже были свои нюансы. Это позволило приступить к полномасштабному использованию подвижного состава на всей сети РЖД и повысить провозную способность магистралей. В свою очередь, производственные достижения «Ростерминалугля» способствовали развитию социальной сферы Кингисеппского района, на территории которого расположен терминал. По итогам работы в 2016 году налоговые платежи предприятия в бюджет Ленинградской области составили около 2,25 млрд руб.

Беседовал Сергей Юрьев

«Время мотивации технологиями»

— перспектива —

На Российском инвестиционном форуме «Сочи-2017» губернатор Ленобласти Александр Дрозденко сообщил о планах создания в регионе машиностроительного кластера, ядром которого станут вагоностроительные производства в Тихвине. На этой промышленной площадке также действуют вагоноремонтный завод, предприятия по локализации комплектующих, конструкторское бюро и инфраструктура для испытаний новой железнодорожной техники. Генеральный директор Тихвинского вагоностроительного завода (ТВСЗ) ГЕННАДИЙ ВЕСЕЛОВ рассказал «Ъ», за счет чего сегодня машиностроители намерены развивать свои конкурентные преимущества.

— С момента запуска в Тихвине первого вагоностроительного завода в 2012 году было создано четыре производственных предприятия. Как будут дальше развиваться этот машиностроительный кластер?

— Прошедший период был этапом становления и активного наращивания объемов производства. Главное, что удалось сделать за эти пять лет, — выйти на проектную мощность и даже перешагнуть этот порог. Было выпущено больше вагонов, чем закладывалось по проекту. Для сравнения: в 2012 году на ТВСЗ было произведено 1,3 тыс., а в

2016-м — 15,3 тыс. вагонов. Это более чем десятикратный рост.

Следующая пятилетка будет направлена на повышение эффективности использования ресурсов наших предприятий, сокращение затрат на выпуск вагонов и усиление конкурентных преимуществ в части коммерческих характеристик. Мы продолжим увеличивать глубину переработки, будем развивать те сегменты, которые сегодня используются на аутсорсинге. И, конечно, важно не снижать взятый темп развития и продолжать оставаться номером один на рынке железнодорожной продукции. Поэтому развитие потенциала тихвинской промышленной площадки продолжится и в этом году. Новые инвестиционные проекты позволят создать дополнительно около 2 тыс. рабочих мест.

— Для Тихвина вагоностроительные предприятия становятся своего рода градообразующими. Есть ли совместные проекты с регионом или районом?

— Промышленная площадка всегда была частью жизни города. И для наших предприятий важно всестороннее развитие Тихвина, создание комфортной и современной среды проживания. Ведь никакой серьезный бизнес не будет эффективен, если сотрудники недовольны качеством жизни в целом. При этом город сам пробуждает желание сделать его лучше, удобнее, красивее. Мы активно участвуем в вопросах благоустройства и развития городской инфраструктуры. Среди наиболее значимых реали-



Геннадий Веселов, генеральный директор Тихвинского вагоностроительного завода

зованных при нашей поддержке проектов можно назвать создание на месте неухоженного пустыря в 4 га рекреационной зоны с пешеходной и первой в городе велосипедной дорожками, которые соединяют районы современного города с центральным парком и монастырем. Здесь же построена фестивальная площадка, которая стала центральным местом для проведения городских праздников. Другим важным событием в жизни города стало открытие социокультурного центра «Эффи», который теперь используется в качестве примера создания модельного культурного центра в малых городах России, а также получил престижную библиотечную премию Дашкова.

С момента запуска ТВСЗ в 2012 году мы вложили в программу городского развития более 180 млн руб. И

мы продолжим стратегию социального инвестирования. Запланированы проекты по благоустройству дворов, озеленению, повышению эффективности работы общественного транспорта и прочее.

Отрадно наблюдать, как реальные результаты работы властей и инвесторов показывают, что теперь и в провинции можно не просто жить, а хорошо зарабатывать, давать детям достойное образование, посещать статусные культурные мероприятия.

— В свое время ТВСЗ реализовывал собственную программу набора квалифицированных кадров. Как сейчас решается проблема привлечения персонала?

— Наше производство развивается в условиях относительно небольшого областного города. Когда ТВСЗ только начал работать, численность персонала была 1 тыс. человек. Перед нами стояла задача привлечь не только специалистов с местного рынка труда, но и квалифицированные кадры из других регионов. Мы эту задачу выполнили, и сегодня на наших предприятиях работает уже 10 тыс. человек. Чтобы сформировать коллектив, обьехали практически все регионы РФ.

Мы смогли создать для людей стабильные и комфортные условия труда. Текучесть кадров у нас менее 5%. Чтобы добиться такого результата, пришлось преодолеть ряд трудностей, поскольку миграционные процессы в России не слишком развиты и мобильность пока не присуща нашему менталитету. Люди предпочитают оставаться в своих регионах, да-

же если там нет работы и не так хороша экономическая ситуация.

Но сейчас время мотивации технологиями. Многих приехавших к нам на работу привлекает идея принять участие в создании нового для рынка продукта. Используемые на нашем производстве высокоточные технологии служат дополнительным стимулом приехать в Тихвин для тех, кто заинтересован в своем развитии. Часто люди переходят с предприятий, где используются устаревшие технологии, и не жалеют об этом.

Мы также стараемся оказывать максимальную социальную поддержку. Работникам из других регионов компенсируем проезд семьи, выплачиваем подъемные. На первое время частично возмещаем аренду жилья. Специально построили несколько жилых комплексов, где каждый работник предприятия может получить квартиру на льготных условиях. Возмещаем часть затрат на обслуживание ипотечного кредита за квартиру.

— Как построена система развития сотрудников, которые работают в цехах и управляют технологическими процессами?

— Мы инновационное предприятие. И это не просто красивый слоган, а стиль нашей работы. Расширение навыков и умений сотрудников неразрывно связано с современным машиностроением и производственными показателями. Наши работники регулярно проходят курсы повышения квалификации и переподготовку по профессии на базе заводского обра-

зовательного центра. На начальном этапе обучали только дефицитным профессиям. Сейчас перечень расширен до 80 специальностей: туда входят и те, на которые налагаются ограничения надзорных органов. В прошлом году обучение прошли более 2 тыс. человек. Это именно первичная профессиональная подготовка, не считая переобучения, повышения квалификации и получения вторых специальностей. Срок обучения составляет от трех до шести месяцев. Более того, сегодня мы готовы взять человека «с нуля» и воспитать из него специалиста. Прежде всего это относится к рабочим профессиям.

Уже много лет мы сотрудничаем с Тихвинским техникумом им. Е. И. Лебедева. Его студенты проходят практику на ТВСЗ и лучшие из них получают стипендию предприятия. Безусловно, такая широкая образовательная программа — это дополнительная нагрузка, но благодаря всесторонней поддержке региональных властей, в частности комитета общего и профессионального образования Ленинградской области, мы успешно реализуем эти проекты. В ближайших планах — подготовка специалистов в области робототехники. Совместно с регионом будем финансировать закупку оборудования в учебный класс с роботизированной станцией, аналогичной той, которую мы применяем на своем производстве. Молодые люди будут осваивать специальности оператора и наладчика. Для нас это очень актуальная тема.

Беседовала Елена Ушакова