

Первый опыт создания портовых ОЭЗ в России

А.В. БОЛГОВ, директор департамента корпоративных финансов, зам. ген. директора «ФОК»



Поток товаров, пересекающих границы России во всех направлениях, растет год от года. Множество различных транспортных компаний строят амбициозные планы расширения деятельности. Суждено ли им сбыться?..

Российский транспортный оператор: основные сложности в развитии бизнеса

Рассуждения о тяжести мирового финансового кризиса и его влиянии на различные сектора хозяйства оставим ведущим экономическим еженедельникам и поговорим о простых и понятных всем транспортникам проблемах. Развитие любой транспортной компании напрямую зависит, главным образом, от трех вещей: а) нужен груз («что возить»); б) нужен транспорт — флот, парк, подвижной состав («чем возить»); в) нужны дороги («где возить»).

Если с первым пунктом все обстоит достаточно неплохо, второй пункт худо-бедно закрывается силами отечественных и зарубежных транспортных машиностроителей, то последний вопрос остается столь же тяжелым, как и прежде (на то он и «вечный российский»). Иными словами, состояние

транспортной инфраструктуры всех видов транспорта весьма проблемное. Порты, как водные, так и воздушные, будучи перекрестками торговых дорог, являются средоточием этих проблем.

Обратим внимание, в первую очередь, на отсутствие современной инфраструктуры именно в морских портах, являющихся ключевым элементом транспортного комплекса и обеспечивающих связь различных видов транспорта; добавим к этому неразвитость логистической припортовой инфраструктуры, железнодорожных и автомобильных подходов к портам.

Также для любой транспортной компании, работающей с удаленными клиентами и использующей различные виды транспорта, существенным сдерживающим фактором является сложная организация таможенных процедур, значительно замедляющая скорость оформления грузов в портах и делаю-

щая, таким образом, доставку грузов через российские порты неконкурентоспособной. Также существенно осложняет развитие бизнеса транспортных компаний недостаточно проработанная нормативно-правовая база, регламентирующая взаимодействие различных ведомств.

Неиспользованные возможности

Согласно концепции подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг России», экспорт транспортных услуг может и должен быть столь же важной составляющей валового национального продукта России, как и экспорт товаров.

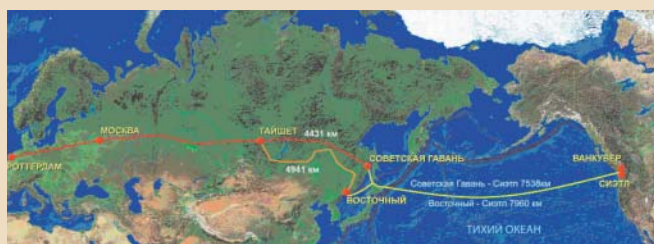
Однако Россия, имея самую большую в мире протяженность морской границы (более 60 тыс. км), отстает по удельным показателям практически от всех развитых приморских стран в эффективности портового хозяйства, располагая 5–7 крупными портами с общим грузооборотом около 300 млн тонн. Для сравнения — за год только один порт Шанхая перегружает аналогичный объем грузов. А планируемый гру-

Первая морская ПОЭЗ в Советской Гавани, Хабаровский край

По результатам конкурса Минэкономразвития заявка Хабаровского края на создание портовой особой экономической зоны стала победителем.

Предпосылки создания ПОЭЗ в порту Советская Гавань:

- необходимость активного участия в стремительном развитии Азиатско-Тихоокеанского региона;
- наличие выхода на Байкало-Амурскую магистраль;
- необходимость диверсифицировать грузопоток и развивать несколько крупных морских портов на востоке России, а также увязывать такое развитие с освоением всех неиспользованных возможностей альтернативного северного железнодорожного широтного хода;
- возможность использования идеальной с географической точки зрения положения порта;



- возможность использования удобной бухты;
- необходимость поддержки ресурсного освоения зоны БАМ и всего Дальнего Востока;
- возможность использования прилегающих к бухте неосвоенных, но удобных территорий.

Необходимость создания ПОЭЗ. Без режима ПОЭЗ:

- сложно обеспечить комплексное развитие так необходимого транзитного маршрута (включая инвестиции в реконструкцию восточного участка БАМ вплоть до восточного берега залива);
- сложно обеспечить строительство и обновление портовой инфраструктуры;
- сложно обеспечить приток грузов (заинтересовать грузоперевозчиков);
- сложно обеспечить окупаемость инвестиций (ожидаемую частными инвесторами) в крупное судоремонтное производство, а также поддерживать эффективность текущей судоремонтной деятельности;
- восстановление и развитие рыбоперерабатывающих производств не получит такого мощного импульса, как в случае, если в ПОЭЗ появится соответствующий отраслевой кластер.

Уникальные естественные условия и удобное географическое положение. На большей части акватории

зооборота Китая при береговой линии 18 тыс. км и наличии десятка крупных портов составит около 3 млрд тонн к 2010 году. Но дело не только в огромных объемах внешнеторгового оборота Китая.

Имеется ряд причин, препятствующих эффективному развитию как данного направления, так и транспортной системы России в целом:

- суммарные мощности портовой инфраструктуры России позволяют обеспечивать не более 50–60 % переработки потенциальных внешнеторговых грузов;
- основные фонды состарены и предельно изношены, а их обновление затруднено;
- недостаточен технический и технологический уровень транспортной техники и оборудования;
- отсутствует необходимая комплексность в управлении развитием и функционированием транспортной системы, а также в координации и взаимодействии различных видов транспорта;
- сочетание высокой «зарегулированности» и парадоксальных правовых пробелов для участников деятельности отнимает и без того скудные ресурсы (прежде всего финансовые и временные).

Как развиваться системе?

Все мы, к общей радости, наблюдаем, что в морских портах России заявлены и реализуются масштабные проекты,



Дмитрий Георгиевич Масловский, генеральный директор ЗАО «Советско-Гаванский морской торговый порт», советник председателя совета директоров группы компаний «Петропавловск»:

«Компания приняла решение о деятельности в ПОЭЗ в качестве резидента. Более того, группа «Петропавловск» явилась одним из инициаторов создания ПОЭЗ морского типа в Советской Гавани. Наша основная мотивация — стремление разделить груз затрат на возведение железнодорожных подходов к порту с другими серьезными игроками, прежде всего с государством в лице РосОЭЗ.»

связанные с увеличением мощности, а также с появлением совершенно новых грузовых терминалов. Для конкретных портов это действительно мощный рынок.. Но в масштабе всей системы приходится признать — рост портовых мощностей совершенно недостаточен. При анализе проектов последних лет выявляются некоторые закономерности: самые явные из которых следующие: качественный рост грузооборота упирается в ограниченные пропускные возможности железных дорог и трудности в нахождении баланса интересов между портовиками, железнодорожниками, энергетиками, местными и федеральными властями. Критически мало появляется новых портов.

Некоторые компании, являющиеся игроками не просто российского, но международного масштаба, реализующие, как правило, собственные экспо-

ртные планы, справляются с этими сложностями самостоятельно (примерами могут быть проекты «СУЭК», «Мечела», «Русала»). Но сколько в России компаний подобной весовой категории, которым это под силу?.. Признаем — совсем немного.

Существенным фактором повышения конкурентоспособности российских морских перевозок может стать создание портовых особых экономических зон, которые позволят привлечь дополнительные инвестиции в развитие высокотехнологичной портовой инфраструктуры и реализовать современные логистические принципы организации доставки и переработки грузов.

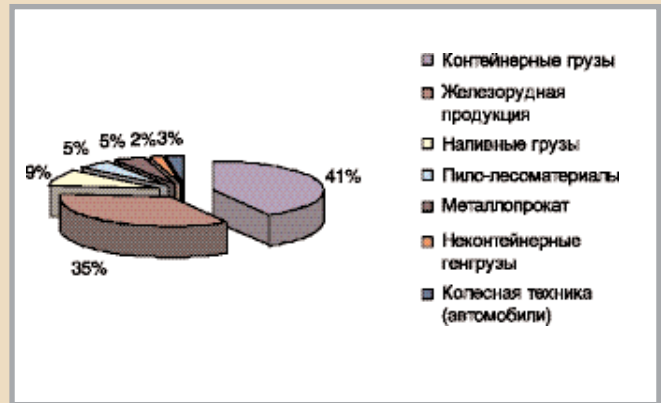
Создание особых экономических зон в портах призвано решить проблемы слабой инфраструктуры, налогового, административного, таможенного регулирования, обеспечить выгодные

рии глубина гавани составляет 28 м и более. Существующие причалы и пристань имеют глубину до 12 м, что позволяет заходить в акваторию судам дедвейтом до 50 тыс. т при существующей портовой инфраструктуре и дедвейтом до 200 тыс. т при развитии портовой инфраструктуры и возведении новых причальных мощностей. В Татарском проливе гавань является единственным местом, которое служит убежищем для судов при любом направлении ветра. Использование Советской Гавани позволит сократить протяженность транзита «Запад России — Сибирь — Север тихоокеанского побережья США» более чем на 1000 км.

Конфигурация зоны по проектам предполагает создание высокотехнологичного многопрофильного международного портового и судоремонтного центра. Планируемый ежегодный грузооборот составит не менее 25 млн тонн к 2025 году и вырастет до 30–50 млн тонн к 2056 году.

Роль железной дороги. Без обеспечения ускоренного развития БАМ проект теряет смысл.

Необходимо: реконструировать узкие места, построить грузовую станцию в районе ПОЭЗ, выйти железной дорогой на север бухты.



Финансово-экономические показатели. Общий объем инвестиций в основной капитал (в развитие бизнеса) за весь период функционирования зоны в будущих ценах составит около 90 млрд руб.

Инвестиции из федерального бюджета предположительно будут находиться на уровне 12–20 млрд руб.

К 2057 году (49-й год существования ПОЭЗ) суммарный объем поступлений в бюджеты всех уровней за все время функционирования зоны превысит 472 млрд рублей.

Проекты в ПОЭЗ обеспечат создание не менее чем 5 тыс. рабочих мест.



Константин Александрович Сморочинский, руководитель проекта «Миусский морской торговый порт» (группа компаний «ЭМАльяс»):

«Получение статуса резидента зоны имеет не только безусловные положительные аспекты, но и «подводные камни» для инвестора, что пока вызывает сомнения о целесообразности «вхождения» в зону. Положительными аспектами режима ПОЭЗ является существенное снижение финансовой нагрузки на инвестора, что гарантированно приведет к снижению сроков окупаемости проекта. Также для нас очевидно рациональное распределение рисков между различными участниками, в том числе государством и инвесторами. При этом настаивает отсутствие полной самостоятельности управления проектом, к которой мы стремимся. Причина — общее администрирование ПОЭЗ территориальным органом управления зоной. К тому же в формате ПОЭЗ возникает зависимость частного инвестора от темпов реализации программы инфраструктурного строительства в зоне».

торговые схемы для внешнеэкономического сотрудничества. Если идеи, заложенные в законодательстве, будут подкреплены практическими решениями, это даст мощный импульс развитию портового хозяйства и приведет к дополнительному притоку прямых инвестиций в отрасль и на отдельные нуждающиеся в этом территории.

Иностранный опыт «свободных портов»

«Свободные порты» — проверенный и эффективный инструмент государственно-частного партнерства. В настоящее время, по разным оценкам, в мире действует около трех тысяч особых экономических зон, и значительная их часть приходится именно на зоны, связанные с логистикой. Они функционируют как в промышленно развитых, так и в развивающихся странах. Основные мировые ОЭЗ: Гамбург, Роттердам, Нагоя, Хьюстон, Сингапур, Гонконг, Дубай, Пусан; суммарный годовой грузооборот только перечисленных портов составляет свыше 1 млрд тонн. «Свободные порты» располагаются в районах крупных портовых городов и обязательно на пересечении торговых транспортных путей.

Многолетняя мировая практика зарубежных стран по созданию и функционированию ОЭЗ свидетельствует об эффективности применения подобного инструмента для проведения в жизнь передовых (а иногда спасительных) экономических идей на отдельных участках территории страны.

Нужно сказать несколько слов о различных формах «свободных портов» в мире.

В развивающихся странах при создании «свободных портов» ставятся задачи обеспечения экономического роста страны в целом, достижения новой, более высокой степени индустриализации ее экономики, включения страны в мировое хозяйство, международную торговлю.

В развитых странах «свободные порты» призваны создать условия для эко-

номического укрепления деятельности регионов (депрессивных или отставших в экономическом развитии) или отраслей промышленности.

Для России избран путь развитых стран с упором на ведущую роль отечественного капитала и с нацеленностью на развитие отдельных территорий и отраслей.

Портовые особые экономические зоны в России

Целью создания ПОЭЗ на территории РФ является стимулирование развития портового хозяйства и структур, оказывающих портовые услуги, которые не уступают по качеству услугам аналогичных зарубежных организаций. Вторым важным моментом является развитие промышленности регионов, где будут созданы ПОЭЗ.

Правовой основой деятельности ОЭЗ является федеральный закон № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации», принятый в июле 2005 года (впоследствии он неоднократно дополнялся). В соответствии с этим законом сегодня в России могут существовать ОЭЗ четырех типов: промышленно-производственные, технико-внедренческие, туристско-рекреационные и портовые. Последним по времени типом зон, создание которых было разрешено на территории России, являются портовые.

Согласно изменениям в законе об особых экономических зонах, ПОЭЗ могут создаваться на территориях морских и речных портов, открытых для международного сообщения и захода иностранных судов, на территориях аэропортов, выполняющих международные воздушные перевозки, а также на территориях, предназначенных для их строительства. На территории ПОЭЗ можно осуществлять только портовую деятельность — список видов деятельности, соответствующих этому понятию, приведен в законе. Для ПОЭЗ устанавливаются ограничения по площади — не более 50 км² (при необходи-

мости площадь зоны может быть увеличена постановлением Правительства РФ). Срок существования ПОЭЗ составляет 49 лет и не подлежит продлению.

Законом определены основные условия регистрации организации в качестве резидента ПОЭЗ. Так, при осуществлении портовой деятельности резидент ПОЭЗ вносит обеспечение уплаты таможенных пошлин и налогов в размере не менее:

- 10 млн руб. — при осуществлении портовой деятельности, связанной со складированием товаров (не являющихся подакцизными товарами или минеральным сырьем), их хранением, оптовой и биржевой торговлей ими;
- 30 млн руб. — при осуществлении портовой деятельности, связанной со складированием любых товаров, их хранением, оптовой и биржевой торговлей ими (в том числе подакцизных товаров или минерального сырья);
- 2,5 млн руб. — при осуществлении иной портовой деятельности.

При создании, реконструкции и эксплуатации объектов инфраструктуры порта объемы минимальных инвестиционных вложений должны составлять:

- при строительстве объектов инфраструктуры нового морского порта — не менее 100 млн евро;
- при строительстве объектов инфраструктуры нового речного порта или аэропорта — не менее 50 млн евро;
- при реконструкции объектов инфраструктуры морского, речного порта или аэропорта — не менее 3 млн евро.

Преференции и льготы резидентов ПОЭЗ включают:

- режим свободной таможенной зоны;
- льготы по налогу на имущество (не уплачивается в течение первых 5 лет с момента постановки объекта на баланс);
- льготы по налогу на землю (не уплачивается в течение первых 5 лет с момента приобретения права собственности);
- льготы по налогу на прибыль в размере 4%;
- объекты инженерной и транспортной инфраструктуры зоны создаются за счет средств федерального, регионального и муниципального бюджетов.

Выгоды резидента ПОЭЗ

Основная, по мнению наших экспертов, выгода инвесторов заключается в участии государства в развитии транспортной и энергетической инфраструктуры. Финансирование всей общей инфраструктуры государством дает возможность для резидента ПОЭЗ сос-

редоточиться на собственных профильных проектах.

При реализации же самостоятельных портовых проектов вне ПОЭЗ существенно возрастает финансовая нагрузка на предпринимателя на начальном этапе (проектирование и строительство подходов путей, энергообеспечения, гидросооружений). Проведенный специалистами компании «Финансовый и организационный консалтинг» анализ ряда проектов показал, что примерно половина всех инициатив по развитию портовой инфраструктуры оказываются финансово неэффективными без применения инструментов государственно-частного партнерства.

Помимо возведения магистральной инфраструктуры за счет средств бюджетов, резидент получает такую «неосязаемую» привилегию, как перспектива работать на комплексно осваиваемой территории, где профессиональные компании обеспечивают стивидоров ресурсами, связью, функционирует судоремонт и качественная бункеровка. Это придает комплексному проекту синергию и становится магнитом для новых резидентов.

Не менее важной особенностью работы в ПОЭЗ становится возможность после прихода на «инфраструктурно подготовленную» площадку вести операционную деятельность в «режиме наибольшего благоприятствования». Набор льгот, предусмотренных для резидента, включает административные, налоговые, финансовые, таможенные преференции. Стоит отметить важность «режима одного окна», который должен избавить резидента от необходимости вести сложные согласования по самым разным вопросам, зачастую с десятками ведомств.

Стать резидентом?

В июне 2008 года подведены итоги федерального конкурса на право создания ПОЭЗ, на который была подана 21 заявка от 17 регионов РФ. Победителями конкурса стали Ульяновск (аэропортовая ОЭЗ), Красноярск (аэропортовая ОЭЗ), Советская Гавань (ПОЭЗ морского типа). Две из трех победивших заявок — Хабаровский край и Ульяновская область — в качестве консультанта администраций регионов готовила компания «ФОК (финансовый и организационный консалтинг)».

Проект в Советской Гавани будет первой морской ПОЭЗ, созданной в стране. Конфигурация зоны предполагает создание высокотехнологичного многопрофильного международного портового и судоремонтного центра. Порт будет,

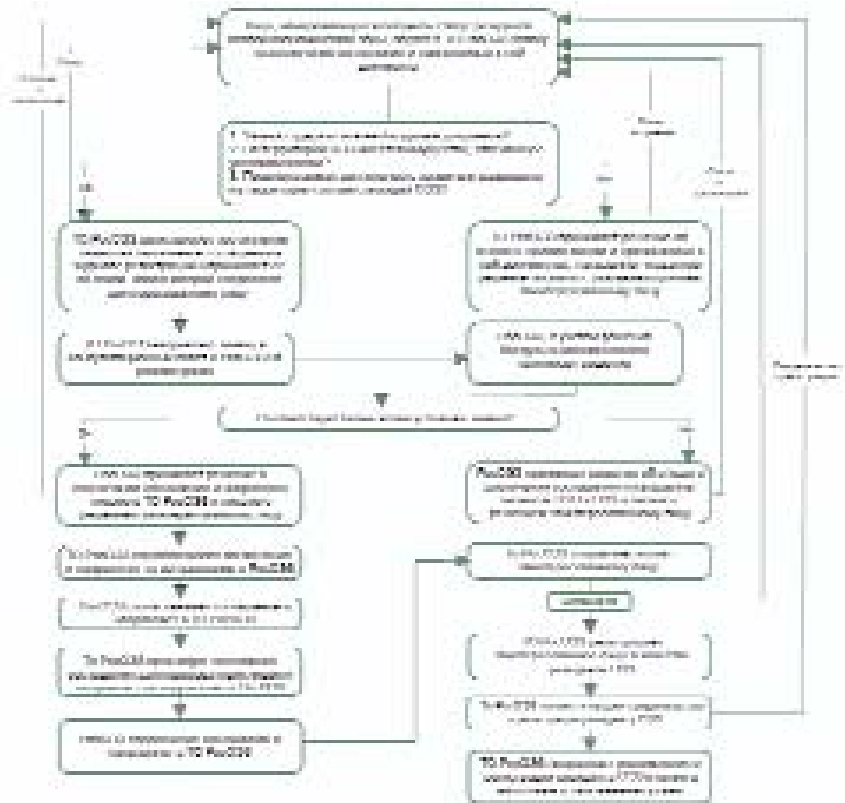
если можно так выразиться, «чистым» — не предполагается перевалка пылящих и опасных грузов, а нефтеналивные мощности будут ориентированы, в основном, на бункеровку и каботаж. Основными направлениями деятельности будут терминалы по переработке генеральных грузов (контейнерных и неконтейнерных), железорудный терминал с возможностями хранения значительных объемов концентрата, судоремонт, рыбперерабатывающий кластер.

На территории портовой зоны уже идет подготовка к строительству терминалов по перевалке железорудной продукции и по переработке контейнерных грузов, которыми планирует управлять ЗАО «Советско-Гаванский морской торговый порт» (группа «Петропавловск»).

Если попытаться обобщить наш опыт и создать некий «портрет» резидента портовой зоны, то это компания, обладающая следующими признаками:

- стивидор/перевозчик, способный привлечь и обеспечить качественное обслуживание потока грузов;
- скорее профильный, чем универсальный характер деятельности;
- стремление заниматься, в основном, собственным делом и в минимальной степени отвлекаться на административное взаимодействие;
- компания, которая готова делить площадку с другими игроками и, соответственно, диверсифицировать связанные с бизнесом риски.

Порядок получения статуса резидента приведен ниже.



Для транспортных компаний, планирующих всерьез рассмотреть вопрос, желают ли они становиться резидентами ПОЭЗ, важны следующие основные аспекты:

- профиль проекта, который планирует реализовывать компания;
- уровень обеспеченности транспортной инфраструктурой региона, где планируется возводить объект;
- реалистичная оценка собственных финансовых возможностей;
- выбор относительно рисков, нести самостоятельно или делить их с кем-либо;
- протяженность проекта во времени.

Это порядок на примере зон промышленно-производственного типа, но процедура в портовых ОЭЗ вряд ли будет чем-то существенно отличаться.

В любом случае, решение о «заходе» в зону должно приниматься с опорой на всесторонний анализ текущего положения компании и ее перспектив, ведь это совершенно новая для предприятия практика, к тому же «срок жизни» ПОЭЗ 49 лет. И если такое решение будет принято, принципиально важно качественно пройти непростую процедуру подготовки и подачи заявки. Эта работа может выполняться самостоятельно, а можно доверить ее специалистам.