Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев, наконец, подписал долгожданное постановление о создании территории опережающего развития (ТОР) «Камчатка». В результате создания экономической зоны, которая объединит три глобальных проекта, планируется привлечь в качестве инвестиций как минимум 36,5 миллиарда рублей. Согласно планам правительства, три четверти этой суммы заплатят представители частного бизнеса, которым взамен обещаны беспрецедентные налоговые послабления.

ТОР «Камчатка» планируется создать на нескольких основных инвестиционных площадках в Петропавловске и в Елизовском районе. Прежде всего, речь идет о строительстве крупного порта-хаба в Авачинской бухте, создании туристического кластера в Паратунке, а также о масштабной реконструкции аэропорта Елизово. Помимо этого на входящих в программу площадках «Зеленовские озерки» и «Нагорный» будут создаваться сельхозпредприятия.

Для компаний-резидентов территории, которые станут вкладывать деньги в создание новых предприятий, предусмотрен особый правовой режим. В частности, устанавливаются льготы, которые на остальной территории России не применяются. По налогу на прибыль в части, зачисляемой в федеральный бюджет, сроком на 10 лет преду-
смотрена нулевая ставка. Региональная часть этого налога при этом не должна будет превышать пяти процентов.

Другая преференция за счет федерального бюджета – сокращение страховых взносов до 7,6 процента от фонда оплаты труда, в то время как ставка для всей страны сегодня составляет 30 процентов. Сокращение дохода внебюджетных фондов компенсируют из федерального бюджета. Наконец, дальневосточные бизнесмены, инвестирующие в территории опережающего развития, не будут платить
региональные имущественный и земельный налоги. Впрочем, многие финансово-инвестиционные параметры будущей ТОР, похоже, так и не проработаны до конца.

Для того чтобы присоединиться к этой налоговой благодати, от бизнесменов требуется совсем немного. Минимальный объем капитальных вложений для будущих резидентов ТОР постановлением правительства определен в размере всего 500 тысяч рублей. Понятно, что на такую сумму не построить не только морской порт мирового значения или современный аэровокзал, но и скромную базу отдыха рядом с термальными источниками. Даже на подержанный трактор в хорошем состоянии желающим опередить развитие сельхозпроизводителям не хватит.

Очевидно поэтому первые 13 резидентов, которым присвоен почетный эпитет «якорные», намерены инвестировать в сотни тысяч раз больше. Здесь и возникает основная неувязка в программе превращения Камчатского края в Нью-Васюки. Для начала приведем несколько цифр, которые в ближайшие дни будут представлены участникам Восточного экономического форума во Владивостоке.

Якорный резидент – ОАО «Камчатское авиапредприятие» – заявило о намерении возвести на площадке «Аэропорт» два терминала для международных и внутренних перевозок. Проект оценивается в 4 миллиарда рублей. Другой якорный резидент – ОАО «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт» – в течение ближайших трех лет собирается построить в центре краевой столицы трехсотметровый причал, искусственный земельный участок и здание пункта пропуска через границу. На все про

все акционерным обществом будет потрачено 2,3 миллиарда рублей. Если верить руководителям обоих вышеупомянутых предприятий, на данный момент для начала «строек века» готовы лишь концепции и бизнес-планы. То есть на месте будущих гигантов транспортной инфраструктуры еще, как говорится, «конь не валялся». Строительство надо начинать с нуля.
В то же время индивидуальный предприниматель, некто В. А. Ветчинов, уже отложил два миллиарда на строительство в Паратунке аквапарка с пляжной зоной, мини-гостиницы и оздоровительного комплекса. Причем, ввести всю эту роскошь в эксплуатацию он надеется уже в этом году. По крайней мере, именно такой срок указан в красочной презентации, подготовленной министром экономического развития, предпринимательства и торговли Камчатского края Дмитрием Коростелевым.
Не слишком известное даже на Камчатке ООО «Экзотика-Трейдинг» на площадке «Зеленовские озерки» планирует построить тепличный комплекс для выращивания огурцов и помидоров, потратив на это за три года 2,1 миллиарда рублей. Коллеги экзотических трейдеров из ООО «Зеленая ферма» хотят соорудить рядом такой же комплекс теплиц в тот же срок, но уже за полтора миллиарда.
В правительственном постановлении, которое подписал на днях Дмитрий Медведев, черным по белому сказано, что на создание ТОР «Камчатка» в 2015 – 2017 годах в рамках госпрограммы «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» предусмотрено финансирование из федерального бюджета в размере, не превышающем 5 миллиардов 727 миллионов 500 тысяч рублей. Тогда как доля ассигнований из бюджета Камчатского края (дефицитного в 2015 году на 2,9 процента), а также местных бюджетов должна составить не менее 2 миллиардов 737 миллионов 440 тысяч рублей.
Многое пока непонятно и в связи с целесообразностью реализации некоторых проектов, входящих в территорию опережающего развития. Например, горячие источники Елизовского района, на наш взгляд, вряд ли смогут превратиться в грандиозный центр цивилизованного отдыха и выполнят задачу массового привлечения на Камчатку туристов. Согласно прогнозам, поток туристов, благодаря созданию новой ТОР, должен увеличиться с 61 тысячи человек в 2014 году до 820 тысяч к 2025 году. Реально ли это? Иностранных гостей, которые могут себе позволить посещение нашего края, здесь привлекает отнюдь не зимнее купание в горячей воде. Большинство из них стремится увидеть своими глазами экзотическую природу Кроноцкого заповедника и, в первую очередь, Долину гейзеров. Но все природные чудеса у нас сосредоточены на протяжении восьми километров течения реки Гейзерной на площади менее трех квадратных километров. Поэтому в Долину Гейзеров могут попасть только организованные группы туристов, общей численностью не более трех тысяч человек в год.
В свою очередь, российские путешественники, желающие побывать на краю земли и насладиться местной природой, едут сюда отнюдь не развлекаться в аквапарках, которых, к слову, хватает в Крыму, Турции и Египте. Камчатка может предложить эксклюзивные туристические продукты. Такие как восхождение на вулканы, охота и рыбалка в экзотических уголках, морские прогулки по живописным бухтам. Но стоимость авиабилетов на Дальний Восток, почти неподъемная сегодня даже для российского среднего класса, на корню убивает мечты о красотах камчатской природы.
Камчатские сельхозпроизводители, возможно, и впрямь через несколько лет завалят

прилавки полуострова местными помидорами и огурцами. Это вполне укладывается в стратегию импортозамещения, о которой сегодня много говорят. Но смогут ли местные овощеводы, если и не вытеснить с рынка, но хотя бы составить реальную конкуренцию китайским коллегам? Ведь крестьяне из Поднебесной предлагают свою продукцию по гораздо более низким ценам. Учитывая заявленный объем инвестиций в строительство теплиц на полуострове, местные помидоры и огурцы могут стать даже не золотыми, а платиновыми.

Скептики сомневаются и в реальности производственных показателей, которые будет демонстрировать грандиозный порт-хаб в Петропавловске. Предполагается, что грузооборот порта на первом этапе реализации проекта достигнет восьми миллионов тонн, а после увеличится до 20-25 миллионов тонн в год. Достичь этого удастся, если гавань станет обслуживать два крупных транспортных потока: Северный морской путь, а также оживленный грузовой маршрут из Юго-Восточной Азии в североамериканские порты.

Для сравнения: Владивостокский морской торговый порт сегодня перерабатывает не более семи миллионов тонн грузов в год. Находкинский морской торговый порт может похвастаться девятью миллионами тонн грузов ежегодно. При этом речь идет о портах, которые уже имеют всю необходимую инфраструктуру, глубоководные причалы, а главное – расположены поблизости от узловых железнодорожных станций.

Наша газета уже не раз повествовала о том, что для создания крупного перевалочного пункта в гавани Петропавловска не хватает, прежде всего, глубины у причальных стенок. Сейчас порт способен принимать суда с осадкой не более девяти метров. Грузопоток, который следует на Дальний Восток по Севморпути, пока, к сожалению, ничтожно мал, и для его сколько-нибудь существенного увеличения пока нет почти никаких предпосылок. Проблема не в отсутствии терминалов на Камчатке, а в создании устойчивого линейного судоходства на Севморпути. А для этого сначала надо привести в порядок атомно-ледокольный флот и создать контейнеровозы большого ледового класса.

Согласно планам правительства, территории опережающего развития на Дальнем Востоке создаются на 70-летний срок. Мы верим, что деньги, выделенные из бюджетов всех уровней на создание новых предприятий, не окажутся, в конце концов, на чьих-то личных офшорных счетах. Не станем спорить и с тем, что любая программа, реализуемая при активной поддержке федеральных органов власти и направленная на экономическое развитие, пойдет на пользу отдаленным российским регионам. Надеемся, что наш край станет богаче и привлекательнее для жизни все-таки раньше, чем в 2085 году. И будем надеяться, что уже в ближайшее десятилетие мы увидим реальные результаты от создания территории опережающего развития.

Дмитрий ЧЕРНОВ.