

ПОРТ И ПРОМПАРК: ПЕРСПЕКТИВЫ СИМБИОЗА В РОССИИ



ИДЕЯ РАЗМЕЩАТЬ ПРОМЫШЛЕННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ В НЕПОСРЕДСТВЕННОЙ БЛИЗОСТИ К ПОРТОВЫМ ТЕРМИНАЛАМ ВЫГЛЯДИТ ПРОСТО И ЛОГИЧНО. В ТАКОЙ СИТУАЦИИ ЗАМЕТНО СОКРАЩАЮТСЯ ТРАНСПОРТНЫЕ ЗАТРАТЫ И УСКОРЯЕТСЯ ДОСТАВКА КОМПЛЕКТУЮЩИХ, ОБЛЕГЧАЕТСЯ ВОЗМОЖНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЛЬГОТНЫХ ТАМОЖЕННЫХ РЕЖИМОВ, СНИЖАЮТСЯ ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ РИСКИ, ФОРМИРУЕТСЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ГРУЗОВАЯ БАЗА ДЛЯ ПОРТА, ОБЕСПЕЧИВАЮТСЯ ПОТРЕБНОСТИ В СУДОРЕМОНТЕ И ТАК ДАЛЕЕ. ПРИ ЭТОМ САМЫМ ЭФФЕКТИВНЫМ ВАРИАНТОМ ЯВЛЯЕТСЯ СОЗДАНИЕ КРУПНОГО ИНДУСТРИАЛЬНОГО (ПРОМЫШЛЕННОГО) ПАРКА НА ПРИПОРТОВОЙ ТЕРРИТОРИИ С ЕДИНОЙ УПРАВЛЯЮЩЕЙ КОМПАНИЕЙ. И ПОДОБНЫЙ ПОДХОД ПОДТВЕРЖДАЕТСЯ САМЫМ РАЗНООБРАЗНЫМ МИРОВЫМ ОПЫТОМ. ПРОСЛЕЖИВАЕТСЯ ЛИ ТАКАЯ ТЕНДЕНЦИЯ И В РОССИИ?

МОИСЕЙ ФУРЩИК, УПРАВЛЯЮЩИЙ ПАРТНЕР ООО «ФИНАНСОВЫЙ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ КОНСАЛТИНГ»

ОСВОЕНИЕ НОВЫХ ТЕРРИТОРИЙ

Наиболее простым вариантом формирования припортового промпарка является использование обширных свободных территорий, которые обычно имеются в непосредственной близости к вновь создаваемым морским терминалам или даже целым портам. В таких ситуациях есть возможность сразу же правильно сделать функциональное зонирование и разместить необходимую инфраструктуру.

Подобный подход использовался в большинстве крупных портов Китая. И уже имеется несколько примеров, когда в аналогичных случаях в России тоже планируется организация промышленных парков.

Самый известный пример — порт Усть-Луга на Балтике. Здесь создано два крупных промышленных парка — «Усть-Луга — Юг» (690 га) и «Усть-Луга — Север» (730 га). Но при этом стоит иметь в виду, что значительная часть выделенных площадей отводится не под производство, а под логистику (складские площадки для открытого и закрытого хранения грузов, контейнерные терминалы и т.д.).

Заложен крупный промышленный парк и в долгосрочные планы развития прилегающих территорий порта Тамань на Черном море. Группа компаний «ОТЭКО» анонсировала формирование здесь двух кластеров: химического (производство аммиака, метанола, карбамида и т.д.) и агропромышленного (предприятие по переработке сои, комбикормовый и масложировый заводы, тепличный комплекс). Изначально проект предполагалось реализовать к 2021 году, но сейчас сроки отодвинуты на 2030 год.

В 2020 году вблизи порта Оля на Каспии была создана портовая особая экономическая зона (ПОЭЗ) площадью 714 га. Существенная часть распределяемых земельных участков не имеет прямого выхода к береговой линии, поэтому с высокой вероятностью будет использоваться и для размещения производственных предприятий. И если изначально промышленная деятельность в ПОЭЗ была законодательно ограничена судоремонтом, рыбопереработкой, упаковкой и простыми сборочными операциями, то сейчас возможности стали заметно шире (определяются соглашением о соз-

дании конкретной особой экономической зоны).

А на севере России, в районе порта Архангельск, планируется строительство нового портово-промышленного комплекса «Талаги» с возможностью приема судов ледвейтом до 30 тыс. тонн. Он должен разместиться на свободной от застройки территории в 7 км от города. Площадь комплекса составит 68,2 га, существенную часть которой планируется отвести под промышленный парк (судоремонтный завод, центр железобетонного судостроения, завод ЖБИ, производство контейнеров и др.). При этом создаваемые предприятия могут получить статус и льготы резидента Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ), что уже сделала управляющая компания проекта.

Как видно из приведенных примеров, формирование промышленных парков на новых припортовых территориях позволяет сразу же выделить под них значительную площадь, а также осуществить комплексную планировку. При этом создается возможность для размещения не только компактных, но и весьма масштабных производств (например, химических предприятий).

>>>



РИС. 1. СХЕМА ПОРТА УСТЬ-ЛУГА
ИСТОЧНИК: WWW.UST-LUGA-MMC.RU



РИС. 4. СХЕМА ПРОМКОМПЛЕКСА «ТАЛАГИ»
ИСТОЧНИК: ООО «АППК «ТАЛАГИ»

Но с другой стороны, подобные проекты требуют значительных вложений в инфраструктуру. Кроме того, они часто предполагают привлечение независимых крупных инвесторов. Поэтому не всегда такие припортовые индустриальные парки развиваются столь же быстро и успешно, как изначально предполагалось.

И здесь существенным подспорьем в большинстве случаев может быть использование льготных режимов ОЭЗ и ТОР (территория опережающего раз-

вития), которые как раз ориентированы на освоение значительных свободных земельных участков и реализацию относительно крупных проектов.

Причем ОЭЗ может быть не только портового, но промышленно-производственного типа. В последнем случае в ее состав не войдут сами терминалы, но зато будет больше гибкости в наполнении промышленностью. А для ТОР подобная специализация и ограничения по видам деятельности не предусмотрены.

НОВАЯ КОМПОНЕНТА ДЛЯ СТАРЫХ ПОРТОВ

Создание припортового индустриального парка для давно функционирующего морского порта имеет свои сложности. Тут главная проблема — сложившаяся городская застройка, примыкающая к терминалам. Даже если прилегающая территория не застроена жильем, а представляет собой традиционную промзону, то это тоже является препятствием.

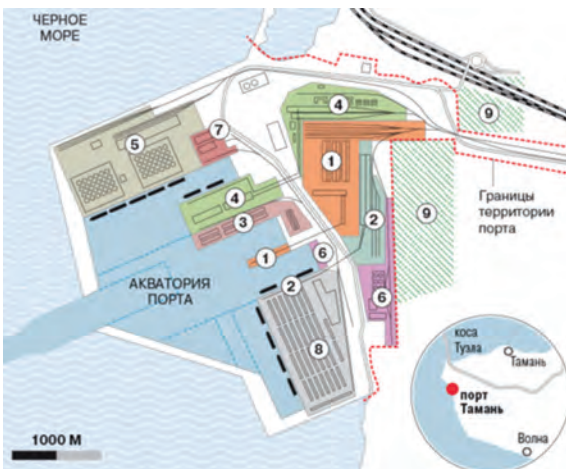


РИС. 2. СХЕМА ПОРТА ТАМАНЬ (9 – ТЕРРИТОРИЯ ПОД ПРОМПАК)
ИСТОЧНИК: WWW.KOMMERSANT.RU

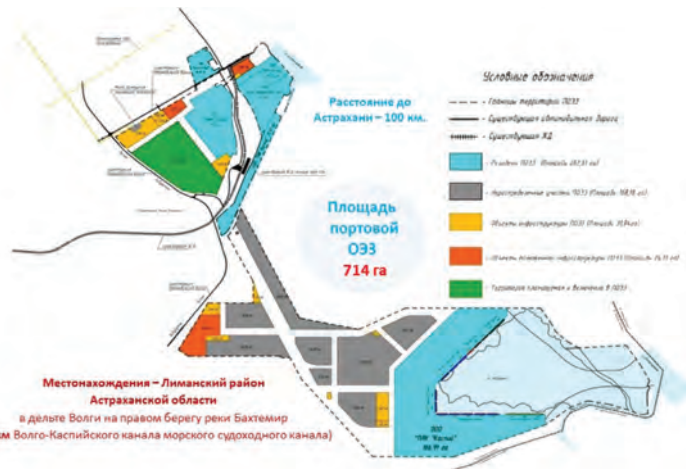


РИС. 3. СХЕМА ПОЭЗ «ЛОТОС»
ИСТОЧНИК: WWW.SEZLOTOS.RU

ТАБЛ. 1. ПОДДЕРЖКА ГОСУДАРСТВА В ЗОНАХ С ОСОБЫМ ЭКОНОМИЧЕСКИМ РЕЖИМОМ

Механизмы	Ответственные ведомства	Предоставление льгот	Финансирование инфраструктуры из бюджета
Территория опережающего развития (ТОР)	Минвостокразвития России	+	+
Портовая или промышленно-производственная особая экономическая зона (ОЭЗ)	Минэкономразвития России	+	
Свободный порт Владивосток (СПВ)	Минвостокразвития России	+	
Арктическая зона Российской Федерации (АЗРФ)	Минвостокразвития России	+	
Субсидии на создание и развитие промышленных парков	Минпромторг России, Минэкономразвития России		+

Обычно подобная территория заповнена множеством объектов мелких собственников и арендаторов, большинство из которых не имеет значительных производственных связей с портом. Как правило, в таком хаосе невозможно запустить современный механизм единой управляющей компании, обеспечить размещение даже средних по размеру новых производств, осуществить масштабную реконструкцию или снос устаревших и ветхих зданий, организовать правильную внутреннюю логистику и т.д.

Кроме того, подобные ситуации часто сопровождаются целым клубком юридических проблем и потенциальных разбирательств. Еще одна распространенная сложность – неоптимальное размещение существующих инфраструктурных объектов (прежде всего, железной дороги).

Тем не менее, мировой опыт показывает, что и такие проекты могут успешно реализовываться. Особенно это характерно для Западной Европы и Японии, где большинство портов имели сходные проблемы.

В России также начинается движение в данном направлении, хотя пока и не очень масштабное. Например, план реконструкции Магаданского морского порта предусматривает формирование к 2028 году тематического промышленного парка площадью 7 га. Здесь предполагается разместить рыбопромышленный комплекс и легкий судоремонт.

Обычно в таких ситуациях сложно выделить под промышленный парк большую территорию, хотя в некоторых случаях это удается сделать. В частности, мастер-план г.Находки предполагает создание промпарка «Промышленная долина» площадью более 144 га вблизи Восточного порта. Из них около 130 га планируется выделить под размещение крупных промышленных предприятий.

Новые перспективы для создания полноценных промышленных парков, примыкающих к давно существующим портам, возникли после появления в конце 2020 года механизма «Комплексное развитие территории» (КРТ, Глава 10 Градостроительного кодекса РФ). В такой проект может быть вовлечена как жилая, так и нежилая городская застройка. Причем в случае отказа нынешних правообладателей от самостоятельной реализации разработанного комплексного проекта имущество может быть изъято для государственных и муниципальных нужд и затем выставлено на торги.

В результате на месте фрагментарной, устаревшей и неэффективной

застройки можно создать достаточно крупный припортовый промышленный парк с единой управляющей компанией и адекватным набором сервисов для резидентов. При этом неподходящие здания могут быть снесены, а на их месте построены современные производственные помещения, административный корпус и т.д.

А в качестве льготного режима в подобных ситуациях больше подойдет формат Свободного порта Владивосток или Арктической зоны РФ, так как они не требуют освоения больших свободных площадей и могут более гибко применяться к отдельным инвестиционным проектам. К сожалению, такие режимы действуют только для части Дальнего Востока и Арктики. Поэтому актуальной задачей могло бы стать принятие аналогичных норм для регионов Азово-Черноморского, Балтийского и Каспийского бассейнов.

Также стоит отметить, что в некоторых случаях перспективы создания современного промышленного парка возникают в случае переноса самих портовых терминалов из плотной городской застройки на окраину. Такой подход очень распространен в Японии, но подобные примеры могут появиться в обозримом будущем и в России.

ОБЩИЕ ПОДХОДЫ К ФОРМИРОВАНИЮ ЭФФЕКТИВНОГО ПРОМПАРКА

Помимо описанной специфики реализации проектов на свободной и застроенной территориях, есть важные общие моменты при создании припортовых промышленных парков.

Прежде всего стоит отметить целесообразность использования кластерного подхода. Земля, прилегающая к морскому порту, в любом случае является дефицитной, поэтому наиболее эффективное ее использование будет в случае выстраивания кооперационных связей между размещаемыми промышленными предприятиями, а

также морскими терминалами. Это приводит к целому ряду синергетических эффектов, а значит, и повышению привлекательности парка для инвесторов. Кроме того, кластерный подход обычно позволяет сократить малоиспользуемые площади, необходимые для соблюдения санитарно-защитных зон.

Еще одним важным фактором успеха является формирование управляющей компанией промпарка целого спектра дополнительных сервисных услуг для его резидентов, который должен определяться индивидуально для каждого конкретного случая. Сюда могут входить централизованная охрана, уборка и вывоз мусора, организация питания, консалтинг, проведение землеустроительных работ, предоставление оборудования общего пользования и т.д. При этом важно бывает создание в рамках парка переговорных комнат, конференц-зала, гостиничных номеров, центра 3D-печати и других специализированных помещений, которые могут быть востребованы различными предприятиями на нерегулярной основе.

И редко строительство промпарка бывает эффективным без получения государственной поддержки. Такая поддержка может быть двух видов: предоставление льгот инвесторам и софинансирование создания инфраструктуры за счет бюджетных средств. Как показано в таблице 1, ТОР может сочетать в себе оба вида поддержки. А в других случаях (ОЭЗ, СПВ и АЗРФ) желательны льготный режим дополнить субсидиями на промышленные парки, которые предоставляются по линии Минпромторга России.

Описанный комплексный подход и учет специфики конкретной территории позволят сделать проект припортового промышленного парка эффективным как для промышленной компоненты, так и для самого морского порта. ■